**06-079 УАЗ-450А 4х4 санитарный автомобиль с цельнометаллическим кузовом для перевозки больных по дорогам всех категорий, дверей: две в кабине водителя и одна распашная сзади, вес прицепа до 0.85 т, мест до 9, в т. ч. до 4 носилочных, вес: снаряженный 1.9 т, полный до 2.63 т, УАЗ-450 62 лс, 90 км/час, выпущено порядка 30100 экз., УАЗ Ульяновск, 1958-65 г. в.**



 Уважение и благодарность авторам нижеприведенных материалов. Они сохраняют историю, да еще и с немалым знанием дела! СПАСИБО, что не пожалели времени, чтобы она стала ОБЩИМ достоянием! Иначе и я утонул бы в «море» фантазий и домыслов из свободных (от реальности) источников. В моем каталоге их тоже не мало - борюсь…

**Изготовитель:** Ульяновский автомобильный завод Управления автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения Приволжского СНХ.

*Из труда «Автобусы IV и V пятилеток. 1946-55 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С. Тула, 2019.*

**УАЗ-450А (1955 г.)**

 По приказу Глававтопрома №8сс от 16 марта 1954 года Павловскому автобусному заводу было дано задание на разработку и освоение санитарного автомобиля ПАЗ-656 с кузовом вагонного типа на модифицированном шасси ГАЗ-69 взамен модели ПАЗ-653. Первую пару опытных образцов завод обязали изготовить уже до конца текущего года, еще три образца - в начале следующего. Однако этот проект не состоялся в связи с передачей темы «санитарок» с ПАЗа на УАЗ, что в свою очередь было обусловлено переносом в Ульяновск производства базовой модели ГАЗ-69.

 На автозаводе дело не ограничилось созданием одного только санитарного автомобиля: весной 1955 года заводу было поручено в сжатые сроки провести ОКР по созданию целого семейства малотоннажных автомобилей, в которое также должны были войти грузовой фургон, микроавтобус и бортовой грузовик. Тем не менее, первоочередной задачей стала разработка именно санитарной модификации, получившей обозначение УАЗ-450А. Она была спроектирована по тактико-техническим требованиям, утвержденным профильными главками МО СССР (АВТУ и ГВМУ), с учетом максимального использования серийных узлов и деталей ГАЗ-69. Тем не менее, вагонная компоновка вкупе с увеличением полной массы обусловили необходимость доработки базового шасси: удлинения переднего и заднего свесов рамы, использования дистанционного привода управлением КП и РК, установки углового редуктора в рулевом управлении и переделки рессорной подвески. Цельнометаллический кузов был разработай по эскизам В.И. Арямова (НАМИ) и состоял из 2-местпой кабины и санитарного отсека, отделенного перегородкой с двумя глухими окнами. Доступ в санитарный отсек открывала двухстворчатая дверь в задней стенке, а внутри него предусматривалось размещение четырех носилок (в два яруса возле бортов) и двух складных сидений ( в центральном проходе).

 Первый опытный образец УАЗ-450А (шасси №001) был построен в октябре 1955 года, второй (шасси № 002), доработанный по результатам заводских испытаний первого — в декабре. С января по апрель следующего года они прошли цикл заводских и полигонных испытаний, после чего на заводе изготовили новые автомобили для междуведомственных испытаний, в то время как образец с шасси № 001 был передан на эксплуатационные испытании в медсанчасть Сталинского района г. Ульяновска.

*Из труда «Автобусы VI пятилетки. 1956-58 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С. Москва, 2016*.

 **УАЗ-450А, УАЗ-450Б (1956 г.)**

 В первой половине 1956 года согласно плану ОКР по военной технике завод изготовил три опытных санитарных автомобиля УАЗ-450А (шасси №№ 003, 004, 005). Они представляли собой доработанные варианты одноименных «санитарок» образца 1955 года и предназначались для участия в междуведомственных испытаниях, которые были проведены с 15 июня по 6 октября в системе Минздрава СССР и на базе учреждений Минобороны СССР — автополигона АВТУ и ЦНИИИВМ.

 Автомобили УАЗ-450А 1956 года в сравнении с прошлогодними опытными образцами имели много изменений. В частности, у них была улучшена эргономика рабочего места водителя за счет переделки педального узла и перекомпоновки рулевого управления с применением углового редуктора. Повышено удобство посадки в кабину путем изменения формы брызговиков и увеличения высоты дверных проемов с добавлением подножек. Установлены зеркало заднего вида, более прочные буксирные крюки, усиленные передние рессоры, доработанные передние амортизаторы и указатели поворотов (без мигающего режима). Выхлопную трубу вывели в задний правый угол юбки кузова. В кабине появились противосолнечиые козырьки и поручень для пассажира, в санитарном отсеке — стеклоподъемники на двух первых окнах с каждой стороны и съемное кресло-носилки вместо двух складных сидений в проходе, а на перегородке между ними — откидное сиденье для сопровождающего (на двух машинах) и переговорное окно с задвижкой. Наконец, на одном из образцов были опробованы колеса с опытными шинами 210—15 вместо 6,50—16 с одновременным изменением рычагов рулевой трапеции. А вот отопитель в кабине водителя так и не появился: обогревался по-прежнему только санитарный отсек. В том же 1956 году по заказу АВТУ на заводе разработали конструкцию и изготовили 3 опытных образца штабного автобуса УАЗ-450Б. Вместо санитарного отсека в этой модели появилось рабочее помещение с четырьмя сиденьями, тремя столами (включая откидной) и парой складных спальных гамаков. В оснащение автобуса входили телефон, часы, настольная лампа, сейф, два салонных отопителя (в т. ч. независимый О15), внешняя антенна для подключения переносной радиостанции и дополнительный аккумулятор. В конце ноября все три образца были переданы заказчику для проведения полигонных испытаний.

**УАЗ-450А (1957 г.)**

 В конце 1956 года, после междуведомственных испытаний УАЗ-450А, на заводе приступили к разработке нового варианта санитарного автобуса с иным, конструктивно упрощенным и облегченным кузовом. Опытный образец такой машины под прежним наименованием наряду с двумя другими модификациями семейства (фургоном УАЗ-450 и бортовым грузовиком УАЗ-450Д) был построен в начале 1957 года и уже в апреле утвержден для постановки на производство.

Ключевым отличием всех машин семейства УАЗ-450 образца 1957 года стала совершенно новая архитектура кузова со спрямленной крышей, строго вертикальной задней стенкой и более современным оформлением передка, а также более мощный двигатель ГАЗ-69Б (65 л.с.). Ветровые стекла стали гнутыми, с узкой перемычкой вместо массивной кузовной стойки, а в кабине появилось отопление. В санитарном отсеке в каждой боковине вместо трех маленьких окошек стало по паре больших с раздвижными стеклами, а сидячие места для перевозки больных стали представлять собой откидные полумягкие лавки вдоль боковых бортов. Второй опытный образец УАЗ-450А, выпущенный в том же 1957 году, получил круглые передние и задние фонари, вместо прямоугольных от «Победы», третий — цельное ветровое стекло и фару-искатель перед водительской дверью. В таком виде санитарный автобус и был запущен в серию с 1958 года (товарный выпуск до конца пятилетки составил 250 шт.). Причем в течение первых же месяцев производства навеска дверей кабины была изменена с задней на переднюю.

*Из книги «Автобусы VII пятилетки. 1959-65 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С. Москва, 2015.*

**УАЗ-450А**

 На протяжении семилетки завод серийно выпускал единственную модель автобуса - санитарный автомобиль УАЗ-450А, который оставался самой массовой моделью семейства: более крупными тиражами производились только легковые вездеходы ГАЗ-69 и ГАЗ-69А. Как и на базовом фургоне УАЗ-450, 2-местная кабина у санитарного автомобиля была изолированной, но в перегородке появились два переговорных лючка и глухое окно. Вход в отделение для больных осуществлялся через 2-створчатую дверь в задней стенке кузова, а для облегчения посадки

служила убирающаяся в пол ступень. Перевозить пациентов можно было как на четырех откидных 2-местиых скамейках, установленных вдоль боковин, так и на носилках. Для подвешивания носилок (до 4 шт.) служили откидные кронштейны на боковых панелях кузова, а также скобы и ремни на полу и потолке. Под потолком между скобами для носилок имелись два гибких поручня, а на перегородке кабины со стороны салона — одноместное откидное сиденье для сопровождающего.

 По программе текущей модернизации санитарные автобусы с IV квартала 1962 года получили боковые окна новой конструкции (с поворотными форточками и опускными стеклами взамен раздвижных), а в 1964-м — усиленный задний мост с 4-сателлитным дифференциалом. В том же году перешли на использование синтетических эмалей взамен менее стойкой нитрокраски.

 В 1961 году для поставки УАЗ-450А на строительство Асуанской плотины (ОАР) завод совместно с ЗиЛом разработал проект «санитарки» с установкой кондиционирования воздуха. Опытный образец был изготовлен в Москве в декабре, а летом 1962 года УАЗ провел его испытания в Ашхабаде, которые показали недостаточную эффективность и надежность кондиционера. На базе УАЗ-450А в 1963 году в СКБ УГК завода разработали и изготовили опытный образец УАЗ-450И для развозки горячей пищи механизаторам.

 В период 1959-65 г. завод изготовил 29 848 санитарных УАЗ-450А, включая экспортные (появились в программе выпуска с 1959 года). В январе 1966-го были собраны последние 5 шт. УАЗ-450А: на этом конвейерная жизнь семейства УАЗ-450 завершилась.

**УАЗ 452А, УАЗ 452АС**

 Первый опытный образец санитарного автомобиля УАЗ-452А изготовили в I960 году. Его внешние кузовные панели были позаимствованы у серийной «санитарки» УАЗ-450А, однако в правой боковине уже имелась вторая дверь - такая же, как на микроавтобусах УАЗ-451В и УАЗ-452В. По первоначальному проекту, в соответствии с требованиями Минздрава к автомобилям скорой медицинской помощи, в салоне предполагалось разместить двое носилок вдоль левой боковины (в два яруса) и два кресла для медперсонала. При этом конструкция санитарного оборудования предусматривала возможность быстрого переоборудования для установки еще одной пары носилок у правого борта и откидных скамеек для соответствия требованиям Минобороны.

 В июне 1961 года был построен второй образец. Заводские и государственные приемочные испытания УАЗ-452А завершились в 1963 году, после чего доработанная документация была направлена на подготовку производства. Также в период 1963-64 годов в экспериментальном цехе изготовили образец с измененным оформлением облицовки радиатора и круглыми горловинами топливных баков, а в СКБ завода приступили к разработке северной «санитарки» УАЗ-452АС. Первые два опытных образца этих машин для заводских испытаний в Якутской АССР и Магаданской области построили во II квартале 1964 года, а в IV квартале 1965-го сделали еще 5 шт. для эксплуатационных испытаний.

 Что касается обычных «санитарок» УАЗ-452А, то их все же удалось поставить на конвейер в последний год семилетки, собрав наладочную партию в количестве 198 шт. Однако компоновка их санитарного салона уже практически полностью повторяла УАЗ-450А, за исключением отсутствия четвертой откидной скамейки напротив боковой двери.

**УАЗ-452Г**

 Работы по гидропневматической подвеске для санитарного автомобиля УАЗ-452А проводились заводом при содействии НАМИ с 1962 года по плану НИОКР в соответствии с предложением ГКАМ. Цель работ состояла в улучшении плавности хода, поскольку у автомобиля УАЗ-452А с рессорной подвеской в ходе приемочных испытаний она была признана недостаточной. Первый опытный образец УАЗ-452Г изготовили в октябре 1962 года. В направляющем устройстве подвески были использованы 3-листовые рессоры и продольные рычаги. Стабилизаторы поперечной устойчивости установили на обе оси, а подкачка рабочей жидкости в гидропневматические стойки осуществлялась ручным насосом с пассажирского сиденья кабины. Сравнительные испытания с УАЗ-450А показали троекратное снижение вертикальных ускорений на отдельных видах дорог. Недостатками машины оказались плохая герметичность стоек, низкая надежность рессор и неудобство ручного насоса.

 В 1965 году собрали два доработанных образца под маркой УАЗ-452АГ (уже в кузове серийного УАЗ-452А) с рычажно-штанговым направляющим аппаратом подвески, полуавтоматической системой подкачки рабочей жидкости с приводом насоса от двигателя автомобиля, сниженным рабочим давлением в стойках и улучшенными уплотнениями. При достижении столь же высокой плавности хода у автомобилей в ходе заводских испытаний выявились проблемы с прочностью рамы, долговечностью шарниров рычагов и штанг подвески, а также с качеством изготовленных в НАМИ опытных насосов, распределителей и контактных датчиков гидросистемы. В декабре 1968 года были собраны еще два образца УАЗ-452АГ для междуведомственных испытаний с доработанными узлами подвески и мостами с гипоидными главными передачами (передаточное число 5,57). По их результатам автомобиль был рекомендован к производству после устранения недостатков, но наладить серийное изготовление сложной гидропневматической подвески не удалось.

**УАЗ 470А**

 Санитарный автомобиль УАЗ-470А (шасси № Э-001), унифицированный с легковым вездеходом УАЗ-469 и составляющий с ним единое семейство, был разработан и изготовлен заводом в 1959 году по тактико-техническим требованиям Министерства обороны. На машине были использованы кузов типа УАЗ-450В (с боковой дверью), опытные ведущие мосты с колесными редукторами, блокируемыми дифференциалами и независимой подвеской, опытная 4-ступенчатая коробка передач и доработанный двигатель М-21А (с экранированным электрооборудованием, поддоном измененной формы, оригинальными кронштейнами крепления к раме и иным расположением спускных краников).

 Заводские испытания проводились в Ульяновске при участии специалистов НИИ-21 с января по август 1960 года, причем первоначальная утвержденная программа была сокращена в связи с недостаточной надежностью автомобиля и низким качеством ряда опытных узлов ходовой части. По решению заказчика (Министерства обороны) в том же году работы по семейству УАЗ-469 с независимой подвеской были свернуты, что автоматически поставило крест и на УАЗ-470А.

**УАЗ-468А**

 В 1961 году на заводе разработали совершенно новое семейство армейских автомобилей УАЗ-469. Помимо легкового вездехода в него также входил санитарный автомобиль УАЗ-468А с вагонным кузовом. Два опытных образца «санитарок» проходили цикл заводских испытаний с июля 1961-го по февраль 1962 года. Их главным отличием от предшествующей модели УАЗ-470А стали неразрезиые ведущие мосты с колесными редукторами и зависимая рессорная подвеска. Силовой агрегат же по-прежнему состоял из верхнеклапанного двигателя типа М-21А, 4-ступенчатой коробки передач и 2-ступенчатой раздаточной коробки модели 452. В 1962 году построили еще один образец УАЗ-468А, который вместе с фургоном УАЗ-468 и легковым автомобилем УАЗ-469 был направлен на приемочные испытания. По их итогам госкомиссия предписала провести доработку в области повышения надежности и совершенствования конструкции. Новый автомобиль УАЗ-468А с внесенными изменениями изготовили в I квартале 1964 года и с апреля по октябрь подвергали государственным контрольным испытаниям, призванным проверить эффективность проведенной доработки. Ключевыми особенностями данного образца можно назвать унифицированные ступицы передних и задних колес, доработанную подвеску, съемные щитки у нижних боковин капота. Также для проверки эффективности на него были установлены самоблокирующиеся дифференциалы. Испытания показали полное соответствие УАЗ-468А тактико-техническим требованиям и достаточную надежность. В результате автомобиль был рекомендован для постановки на производство и принятия на снабжение генеральным заказчиком в лице МО СССР, однако серийного выпуска так и не наладили.