Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№27

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

УАЗ-450А
САНИТАРНЫЙ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 27, 2012
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту: Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ru,** по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей Москвы: 8-495-660-02-02
Адрес для писем читателей: Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245, «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

УКРАИНА
Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини Паблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16931-5701Р от 19.08.2010
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ua,** по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине: 0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей: Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк», 220037, г.Минск, ул.Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел./факс: +375 172-999-260
Адрес для писем читателей: Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн., 990 тенге
Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Неотъемлемой частью каждого выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.
Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева
Отпечатано в типографии: Deaprinting — Officine Grafiche Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 80 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2011–2012
Дата выхода в России: 25.08.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © ДеАгостини; 4–7 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова; 8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»; 10–12 (все), 13 (низ), 14 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова; 13 (верх): © ДеАгостини; 14 (верх), 15: © РИА «Новости»; последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

1985

Санитарные микроавтобусы УАЗ цвета хаки давно стали символом военной медицинской службы

За годы Великой Отечественной войны медицинская служба накопила бесценный опыт. Были утверждены единые принципы проведения лечебно-эвакуационных мероприятий, работа медицинских частей и учреждений стала четче и организованней. Однако возможности для развития и совершенствования лечебно-эвакуационной системы появились лишь после войны, когда экономика стабилизировалась, а вернувшаяся к мирному производству промышленность начала осваивать новую продукцию.

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

1975

Санитарный транспортер переднего края ЛуАЗ-967

После войны военным медикам по-прежнему приходилось довольствоваться санитарными автобусами ГАЗ-55 на базе ГАЗ-ММ. Эти надежные и неприхотливые машины в свое время сослужили неоценимую службу, но вызывали немало нареканий. Для перевозки раненых грузовое шасси было слишком тряским и жестким. Если же исходить лишь из возможности перевозки за один рейс как можно большего количества пострадавших, то санитарные фургоны были недостаточно вместительны по сравнению с обычными бортовыми «полуторками» и «трехтонками». Тем не менее ГАЗ-55 выпускался до 1950 года, после чего уступил место аналогу на грузовом шасси следующего поколения: на базе нового грузовика ГАЗ-51 Горьковский автобусный завод начал производить санитарные фургоны ГЗА-653. В 1952 году производство санитарной машины ГЗА-653 было передано с ГЗА на Павловский автобусный завод, где они и выпускались до 1963 года. На данном этапе речь шла не только о количественном насыщении войск санитарными фургонами, но и об узкой специализации медицинского транспорта. Во-первых, весь подвижной состав военно-медицинской службы четко разделился на автомобили, предназначенные для перевозки раненых, и на технику, необходимую для оказания санитарной и медицинской помощи в медсанподразделениях. Во-вторых, утвержденная

1960

Военный санитарный автомобиль АС-3 на шасси грузовика ГАЗ-63

Во время войны, помимо базовых моделей ГАЗ-ММ и ГАЗ-ААА, Горьковский автозавод наладил выпуск санитарных фургонов ГАЗ-55

схема, регламентирующая путь раненого бойца с поля боя до стационара, выявила необходимость создания принципиально новых транспортных машин.

На первом этапе раненых с передовой должны были выносить санитары. Если позволяли условия — на носилках, если нет — то ползком, на себе. «Тащить» следовало до ближайшего батальонного медицинского пункта (БМП), расположенного в непосредственной близости от передовой, где боец получал доврачебную (фельдшерскую) помощь. Затем раненых должны были доставить в полковой медицинский пункт (ПМП), где им оказывалась первая врачебная помощь. ПМП располагались в более глубоком тылу, поэтому для доставки нужны были автомобили — специализированные или обычные. При этом необходимо учитывать, что бойцов, после оказания им помощи в БМП, следовало доставить в ПМП как можно скорее, без оглядки на «наполняемость» рейсов, а путь от батальонных до полковых медпунктов был отнюдь не безопасен. В тяжелых случаях раненые из ПМП перевозились в специализированные подразделения — медико-санитарные батальоны (МедСБ) или отдельные медицинские отряды (ОМО) для оказания квалифицированной медицинской помощи. Если дальнейшее лечение требовало особых условий и ухода, раненые из МедСБ и ОМО направлялись в тыловую госпитальную зону.

Понятно, что громоздкие, но при этом вместительные санитарные фургоны, предназначенные для транспортировки большого количества раненых, были пригодны для перевозки сформированных партий пострадавших бойцов из ПМП в специализированные

Погрузка раненых через специальный люк в передней части санитарного автобуса ЛАЗ

медподразделения. В то же время для эвакуации с линии огня требовался маленький, проходимый транспортер, способный перевозить одного-двух лежачих раненых, избавляющий санитара от необходимости тащить бойца на себе; а для многочисленных рейсов между БМП и ПМП в непосредственной близости от передовой — небольшой полноприводный фургон, рассчитанный на перевозку четырех носилок.

В 1954 году ОГК Ульяновского автозавода получил от военных задание на разработку полноприводного санитарного автомобиля вагонного типа, предназначенного для транспортировки раненых в полковой медицинский пункт. А в начале 1955 года

1970

Санитарный автобус ЛиАЗ-677

Военный санитарный автомобиль АС-66

Минобороны поручило конструкторам Ирбитского мотозавода создать четырехколесное шасси с мотоциклетным двигателем, на основе которого в перспективе можно было бы построить легкий санитарный транспортер.

В силу различных причин ульяновский проект был осуществлен гораздо раньше, чем увидело свет совместное детище ИМЗ, НАМИ, ЗАЗ и ЛуМЗ (ЛуАЗ), подключенных впоследствии к созданию ТПК. Производство санитарных фургонов УАЗ-450А началось в 1958 году, а в 1966 году на конвейере их сменила усовершенствованная модель — УАЗ-452А. В 1985 году, после очередной модернизации, этот фургон получил индекс «3962». Он и поныне является основной «оперативно-тактической» санитарной машиной Вооруженных Сил России.

Серийное производство ЛуАЗ-967М — транспортера переднего края — удалось наладить лишь в 1975 году, спустя 20 лет(!) после формулировки военными задания. До начала выпуска ТПК функция эвакуации раненых с линии огня была возложена на более громоздкие транспортные средства — вездеходы на гусеничном ходу ГТ-СМ (производился с 1967 года) и бронированный ГТ-МУ (с 1976 года). Оба вездехода, несмотря на то, что их транспортные отсеки по габаритам ненамного превосходили платформу ТПК, были способны перевозить одновременно четверо носилок,

1985

Медицинский эвакуационный автомобиль модели 42031 на шасси КамАЗ-4310

Медицинская эвакуация — это совокупность мероприятий по доставке раненых с передовой в лечебные учреждения для своевременного оказания помощи

установленных в два яруса. В начале 90-х к этим вездеходам присоединился тяжелый колесный санитарный бронетранспортер БММ «Симфония» на базе БТР-80.

Транспорт средней эваковместимости, задействованный в перевозке раненых из ПМП в тыловые медицинские подразделения и госпитали, равно как и специализированные медицинские машины, в послевоенное время создавался на базе серийных грузовиков. Линию санитарных фургонов ГАЗ-55 — ПАЗ-653 продолжили АС-66 (с 1971 года) и АС-66МПП (с 1980 года) на базе ГАЗ-66. Кроме того, на грузовых платформах создавались многочисленные специальные автомобили. «Профессии» одних были известны еще до войны, другие качественно обогатили арсенал транспорта военных медиков. К первым относятся передвижные душевые и дезинфекционно-душевые установки — в виде прицепа или на базе грузовика (например, ДДА-53 на шасси ГАЗ-51 и ГАЗ-53, ДДА-66 на шасси ГАЗ-66 или ДДА-2 на шасси ЗиЛ-130), а также передвижные рентгеновские кабинеты, например АР-2У1 на шасси ЗиЛ-131. «Дебютанты» послевоенных лет позволили существенно повысить эффективность работы военно-медицинских подразделений и сделать их более мобильными. Одними из самых впечатляющих нововведений стали подвижные медицинские комплексы, брезентовые каркасные шатры которых соединяются с кузовами-фургонами автомобилей, образуя в результате единое, довольно обширное рабочее пространство. Такие комплексы, как правило,

Погрузка раненых в военный санитарный автомобиль АС-66

используются в качестве мобильных перевязочных (АП) и даже как передвижные ПМП (например, ПКМПП-01 с использованием ГАЗ-66, оснащенного кузовом-фургоном К66).

Кроме того, автопарк медицинской спецтехники пополнился полевыми медицинскими, судебно-медицинскими и патологоанатомическими лабораториями, стерилизационно-дистилляционными установками, рефрижераторами для перевозки и хранения запасов донорской крови и медикаментов, механизированными полевыми прачечными (МПП) и даже передвижными полевыми вивариями для содержания подопытных животных, необходимых для биологических тестов в зонах химического и радиоактивного заражений.

2000

Санитарный автомобиль АС-66-01МТ на базе пассажирского автомобиля ТС-3283 (шасси ГАЗ-66)

УАЗ-450А

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

УАЗ-450А

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Санитарный автомобиль УАЗ-452А

В семействе ульяновских вездеходов вагонной компоновки санитарные автомобили играли одну из ключевых ролей. Изначально все семейство автомобилей повышенной проходимости с кабиной над двигателем задумывалось для использования в армии. Военным был необходим небольшой санитарный автомобиль, рассчитанный на перевозку четырех человек на носилках, и небольшой, но вместительный фургон для размещения специального оборудования. Именно эти две модификации стали

1955

Первый опытный образец медицинского автомобиля УАЗ-450А

Автомобиль УАЗ-450, запущенный в серийное производство в 1958 году, стал первой самостоятельной моделью Ульяновского автозавода

первыми опытными образцами нового семейства, построенными в 1955 году. Их приоритетность перед другими моделями заметна даже в индексах — фургону и «санитарке» принадлежат первые две позиции: УАЗ-450 и УАЗ-450А.

Правда, вначале в серию пошел бортовой грузовик УАЗ-450Д как наиболее простой в освоении: в его конструкции было меньше всего штампованных деталей. Более сложные цельнометаллические фургоны стали серийными в конце 1958 года. Показательно, что в 1959 году выпуск «санитарок» в разы превышал выпуск фургонов (2696 против 406). Похожая ситуация складывалась и в последующие годы — санитарный УАЗ-450А был самым массовым автомобилем в семействе.

Конструктивно УАЗ-450А — прямой наследник саниатрных автомобилей времен Великой Отечественной войны, в частности, автомобиля ГАЗ-55. В его салоне можно было разместить четверых солдат на носилках. Носилки размещались в подвешенном состоянии в два яруса, по двое с каждого борта. Такая система (помимо простоты устройства) обладала несколькими неоспоримыми преимуществами: во-первых, при использовании в качестве лежачих мест стандартных носилок не нужно было лишний раз перекладывать раненых, во-вторых, гибкая система подвески носилок частично компенсировала тряску, поскольку

Над ветровым стеклом УАЗов устанавливается подсвечивающийся знак медицинской службы — красный крест и фара-искатель

жесткая подвеска самого автомобиля не обеспечивала необходимого комфорта в пути, особенно на бездорожье.

При этом надо понимать, что УАЗ-450А предназначался исключительно для транспортировки раненых и больных. Никакая медицинская помощь в пути не предусматривалась. И хотя в машине у водительской перегородки устанавливалось откидное сиденье для сопровождающего санитара, он не мог оказать никакой

1960

Серийный автомобиль УАЗ-450А на военной службе

Для погрузки раненых у автомобиля УАЗ-452А сзади предусмотрена двухстворчатая распашная дверь

медпомощи из-за тесноты салона с четырьмя подвешенными носилками. Справедливости ради следует отметить, что с полной загрузкой санитарные УАЗики использовались только в случае чрезвычайных обстоятельств, чаще в них перевозили одного, реже — двух лежачих больных.

Санитарные УАЗы поставлялись не только в армию, но и в учреждения Минздрава СССР. К сожалению, они были малопригодны для нужд медицинского гражданского транспорта, но выбирать не приходилось. В стране имелась масса населенных пунктов, откуда эвакуировать больного мог только санитарный УАЗ. В таких случаях было не до комфорта.

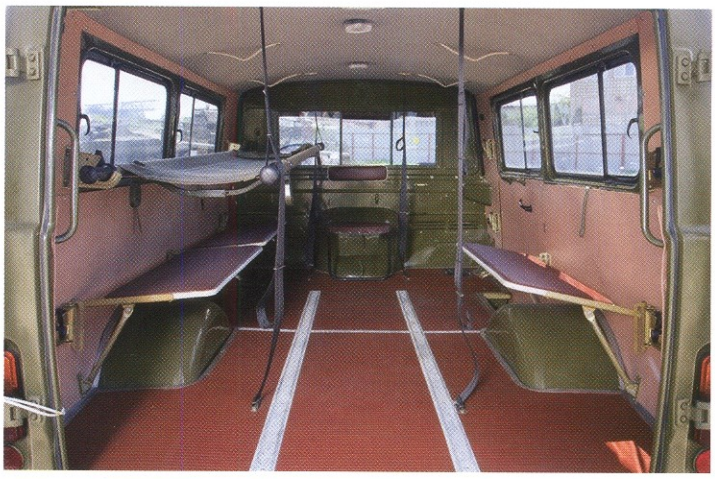
В мирное время армейские санитраные УАЗы курсировали между военными частями и госпиталями чаще всего без носилок, ведь тогда появлялась возможность перевести в кузове шесть человек. За специфическую внешность и «медицинское» назначение санитраные УАЗы очень быстро получили в народе прозвище «таблетка», которое как нельзя лучше характеризовало этот вид транспорта: горькая, но без нее никуда…

1968

Санитарный автомобиль УАЗ-452А

С 60-х годов прошлого века и до сих пор основу парка санитарных автомобилей составляют УАЗики: УАЗ-450А и модернизированная машина УАЗ-452А

Как и положено всем армейским автомобилям, военные санитарки окрашивались в цвет хаки. На борта кузова и задние двери наносились красные кресты в белом круге — стандартные эмблемы для военного медицинского транспорта. Спереди над ветровым стеклом устанавливался отличительный фонарь с красным крестом.
При выездах его принято было включать, чтобы остальные участники движения в случае необходимости пропускали движущуюся санитарную машину. Никаких «проблесковых маячков» военному санитарному транспорту не полагается до сих пор. Из специального оборудования машины можно еще отметить фару-искатель, которая первое время устанавливалась около водительской двери, прямо перед ветровым стеклом, а позже переместилась на крышу по центру. Связано это было с тем, что у водителя не всегда получалось управлять машиной и одновременно подсвечивать себе путь фарой, а при центральном положении на крыше ею мог управлять сидящий рядом с водителем фельдшер или санитар.
В 1965 году на смену УАЗ-450А пришла более совершенная машина УАЗ-452А. Она отличалась мощным верхнеклапанным двигателем ГАЗ-21 (2,445 л, 70 л. с.), четырехступенчатой коробкой передач и модернизированным кузовом. Примерно с этого же времени у машины появилась дополнительная боковая дверь в салон. В 1985–1989 годах семейство УАЗ-452 в очередной раз модернизировали. Двигатель остался прежним, но его мощность увеличили до 90 л. с. Автомобили получили двухконтурный привод тормозов с вакуумным усилителем, усовершенствованные мосты и новое обозначение — УАЗ-3962. Постоянно модернизируясь, санитарные УАЗики выпускаются и поныне, так как адекватной замены пока не появилось.



Для перевозки раненых носилки подвешиваются к потолку на специальных ремнях

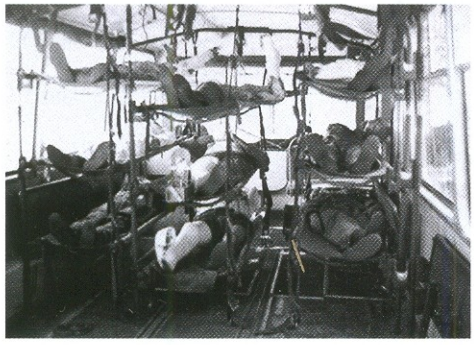
1985

Модернизированный санитарный автомобиль УАЗ-3962

■ Одним из первых медицинских автомобилей-«трансформеров», совмещающих в полевом стационарном состоянии кузов-фургон с разложенным «шатром», стала автоперевязочная (АП), смонтированная в кузове на шасси ГАЗ-53. Она состояла из предперевязочной, оборудованной в каркасной палатке, и собственно перевязочной — в жесткой «будке». В перевязочной находился стол, оснащенный подъемным механизмом с ручным приводом, позволяющим опускать его до уровня пола, что обеспечивало установку на него носилок с раненым без входа санитаров в кузов. Время развертывания комплекса составляло 15 минут.

■ Для перевозки раненых в неспециализированных пассажирских автобусах был разработан универсальный комплект типового санитарного оборудования (ТСО). Комплект ТСО состоит из трех одинаковых секций, устанавливаемых в автобусах после демонтажа пассажирского оборудования. В каждую секцию входят металлические штанги с кронштейнами для установки носилок в три ряда по три яруса, подвесные ремни с амортизаторами, два четырехместных полумягких сиденья, погрузочное устройство, канистра для питьевой воды и детали для крепления предметов ухода за ранеными. Эваковместимость секций ТСО зависит от марки автобуса.

Перевозка раненых в автобусе с установленным ТСО



■ Многие специализированные военно-полевые медицинские комплекты не базируются на автомобильных шасси стационарно, а представляют собой компактные «укладки», которые можно оперативно развернуть в любом подходящем помещении или палатке. В это число входят, например, полевой физиотерапевтический кабинет, полевой рентгеновский кабинет и полевой зубоврачебный кабинет.

■ Помня о том, какую роль при транспортировке раненых сыграли обычные бортовые грузовики и в спешном порядке обустроенные городские автобусы, военные инженеры разработали специальные модульные конструкции, позволяющие в кратчайшее время оборудовать бортовые платформы грузовых автомобилей и салоны автобусов стеллажами, предназначенными для фиксации носилок. Универсальное санитарное приспособление для грузовых автомобилей УСП-Г состоит из двух телескопических балок со струбцинами для крепления к бортам. Балки оборудованы замками-скобами и подвесными ремнями, предназначенными для крепления носилок в 3–4 ряда по ширине кузова и в два яруса по высоте.

Пострадавшим от селевых потоков оказывается медицинская помощь. Таджикистан, 1987 год

■ В числе последних разработок трансформируемых военно-медицинских автомобилей — подвижный комплекс медицинского пункта полка ПКМПП-01, в качестве «активного компонента» которого служат два ГАЗ-66. В закрытых кузовах-фургонах каждого из них размещаются перевязочные, оснащенные перевязочными столами с электромеханическим приводом и оборудованные системами вентиляции и очистки воздуха (ФВУА-100А), отопления, электро- и водоснабжения. К каждому из автомобилей комплекса присоединяется каркасная палатка. В одной размещается предперевязочная, во второй — сортировочное и эвакуационное отделение. Основное оборудование комплекса: полевые перевязочные столы, трехъярусные станки для размещения раненых, носилки, полевая мебель и медицинские аппараты. Время первого развертывания комплекса (без палаток) — 10 минут, полного — 45. Комплекс обслуживает бригада из 12 человек. На вооружение ПКМПП-01 был принят в 1986 году.

СПАСИБО ДАРЯЩЕМУ КРОВЬ!

Художник Г. М. Воронцов
Редактор Н. М. Горбов

Московский городской комитет
Общества Красного Креста

Подп. к печати 23/XII 1974 г. Л 74-70. Формат 60×90/8.
Бумага офсетная 0,5 л. л. Тираж 50 000 экз. Зак. 308-3.
Печать офсетная. 0,5 усл. л. л.
Типография Ф. Э. Дзержинского.
© Московский городской комитет Общества Красного Креста 1974 г.

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Пропустили выпуск любимой коллекции?

Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

Для украинских читателей:
заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

РАФ-977ДМ
МАРШРУТНОЕ ТАКСИ

ISSN 2223-0440
9 772223 044772 00027