

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№32

# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



АМО-Ф-15

СКОРАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ

DeAGOSTINI



# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»  
Выпуск № 32, 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:  
Наталья 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](http://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 Дистрибушен  
Сервисиз»

## УКРАИНА

Издатель и учредитель:  
ООО «Де Агостини Пабблишинг»  
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](http://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»  
Украина, 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: 299 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  
Сергея Суворова;  
текст — 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: 03.11.2012

# 1935

Санитарный автомобиль на базе «полторки» ГАЗ-АА.  
Бригада врачей дежурит на праздничном мероприятии



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;

3–7 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;

8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;

10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;

14: © «ФотоСоюз»; 15: © Corbis images;

последняя обложка: © ООО «Де Агостини».



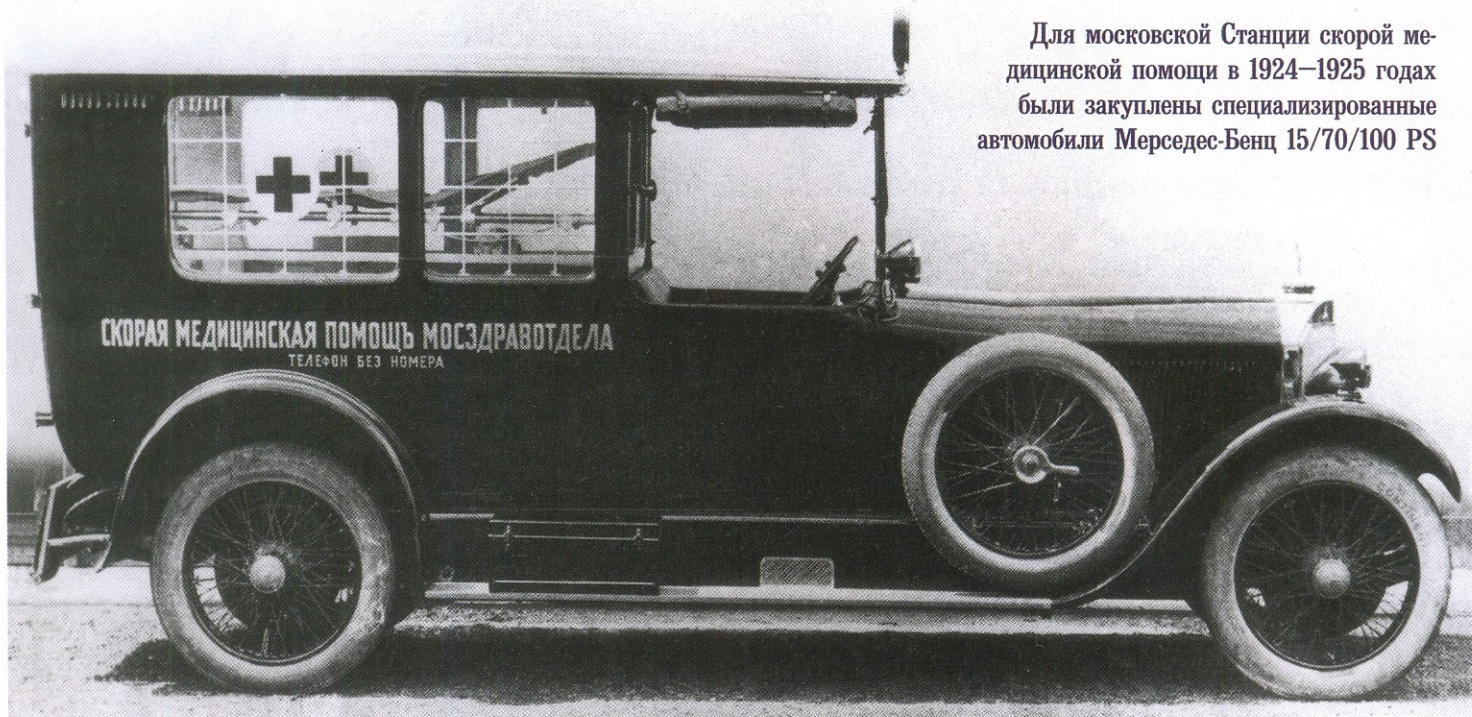


*Молодой Советской республике досталось тяжелое наследство — голод и разруха. Неотложной потребностью была модернизация экономики, главным условием которой являлось техническое совершенствование всего народного хозяйства. Вплоть до начала Великой Отечественной войны народному хозяйству и армии требовались в первую очередь грузовики. Именно на этом фоне формировался автопарк службы Скорой медицинской помощи.*





# АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



Для московской Станции скорой медицинской помощи в 1924–1925 годах были закуплены специализированные автомобили Мерседес-Бенц 15/70/100 PS

Ярким примером, иллюстрирующим состояние оперативных медслужб в послереволюционной России, является история с покушением на вождя революции 30 августа 1918 года. После выступления на заводе Михельсона перед рабочими Владимир Ильич уже собирался сесть в свой служебный автомобиль (*Renault 40* из царского гаража), и в этот момент неизвестный произвел в него несколько выстрелов. Окружающие Ленина соратники приняли единственное на тот момент верное решение: раненого усадили в авто, и верный шофер Гиль помчался в Кремль, где пострадавшим занялись врачи. Станции скорой медицинской помощи в 1918 году в Москве попросту не существовало!

Если немного пофантазировать и представить, что аналогичное покушение произошло бы в Петрограде, то теоретически

соратники вождя могли рассчитывать на карету скорой помощи — Петроградская станция была сформирована на базе автотранспорта Красного Креста, Союза городов и санитарной колонны Северного района в 1917 году. Однако укомплектована она была морально устаревшими фургонами на грузовых шасси, приспособленными скорее к перевозке раненых солдат в тыл, а не к оперативной доставке «гражданских» больных в лечебные учреждения. Службу скорой помощи следовало возрождать, причем не нужно было ничего «изобретать» — дореволюционный формат работы подобных служб был вполне успешен. Главной проблемой являлось почти полное отсутствие дееспособных автомобилей — не только специализированных, а каких бы то ни было. Весь автопарк был мобилизован на фронта Первой мировой.



# 1929

Ленинградский автомобиль скорой медицинской помощи на импортном шасси



# Первое официальное «Положение о станциях скорой медицинской помощи» было утверждено Наркомздравом в 1927 году



В 1919 году на базе Шереметьевской больницы была открыта Станция скорой медицинской помощи, которая в дальнейшем была преобразована в Московский научно-исследовательский институт скорой помощи им. Н. В. Склифосовского. Доктор Поморцов (автор первого русского санитарного автомобиля — городской кареты скорой помощи образца 1912 года) стал первым заведующим станцией. Станция обосновалась в левом крыле Шереметьевской больницы, где для новой службы выделили три комнаты и два телефона. Автопарк пополнили переделанными по довоенным чертежам двумя трофейными автомобилями. Первый выезд состоялся 15 октября 1919 года — именно этот день считается днем рождения московской Станции скорой помощи.

Гараж располагался на Миусской площади, что затрудняло работу: машина сначала забирала дежурного врача с Сухаревской площади, и только потом двигалась к больному. Позднее под гараж был переоборудован деревянный сарай на территории больницы. В первые послереволюционные годы врачи «скорой», как и до революции, оказывали помощь пострадавшим и тяжелобольным только в общественных местах, на улицах, предприятиях и в учреждениях. Бригада врачей была оснащена двумя ящиками: хирургическим (набор хирургических инструментов и перевязочный материал) и терапевтическим (лекарственные препараты). В 1920 году, после того как В. П. Поморцов из-за болезни оставил службу, Станция стала работать на правах отделения больницы. В конце 1922 года руководство московского здравоохранения предложило возглавить Станцию скорой медицинской помощи доктору А. С. Пучкову, который проявил себя незаурядным организатором Горэвакопункта во время эпидемии сыпного тифа в годы Гражданской войны.

В начале 1921 года специально для перевозки инфекционных больных с фронта отозвали несколько военных санитарных машин, поступивших в распоряжение эпидемиологического стационара — так называемого Центропункта. В 1922 году Центропункт вошел в московскую Станцию скорой медицинской помощи. Под руководством А. С. Пучкова Станция скорой помощи постоянно развивалась. Практически заново были определены должностные обязанности персонала, разработаны схемы

## 1928

Медицинский Мерседес-Бенц 15/70/100 PS (позднее он получит наименование Тур 400) на улицах Москвы





# АВТОМОБИЛЬ

## НА СЛУЖБЕ

### *Транспортировка больных является одной из серьезнейших задач в цепочке оказания полноценной и своевременной медицинской помощи*

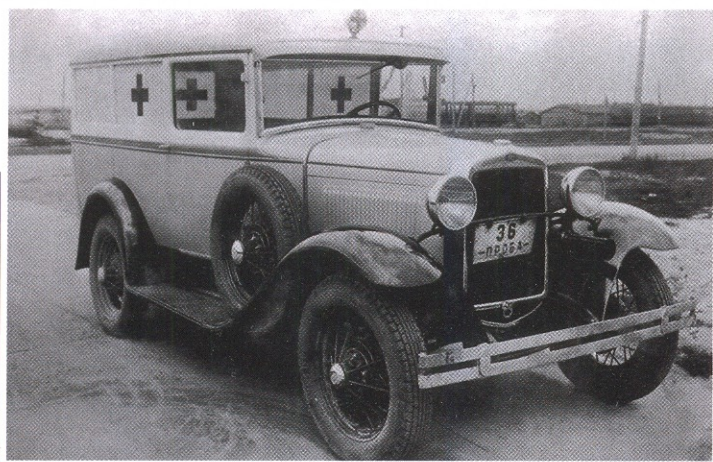
организации и контроля работы бригад, оптимизирована связь. Наибольшую проблему по-прежнему представляла комплектация гаража Станции санитарным транспортом. Своих автомобилей наша промышленность еще не производила, закупать их за рубежом было дорого.

В апреле 1923 года московская «скорая» располагала пятнадцатью изрядно изношенными машинами девяти марок: Адлер, Воксхолл, Джеффри, Кадиллак, Минерва, Мерседес, Опель, Паккард, Пежо. В 1925 году для скорой помощи было закуплено 5 санитарных автомобилей Мерседес 15/70/100 PS, позднее получивших наименование Тур 400, через год еще несколько, а затем санитарные машины Рено и Фиат. В 1925–29 годах на Станции круглосуточно дежурило 2–3 автомобиля. В среднем каждый из них совершал по 3,5–4 тысячи выездов за год.

Постепенно работа Скорой помощи налаживалась, причем не только в столице, но и в регионах. Если в 1934 году в областных центрах СССР насчитывалось 172 станции, из которых лишь 84 имели санитарные автомобили (136 штук), а остальные довольствовались гужевым транспортом, то к 1939 году число станций выросло до 989, а санитарных автомобилей насчитывалось уже 1967 штук. Массовой автомобилизации Службы скорой помощи способствовало развитие отечественной автомобильной промышленности. Однако нельзя сказать, что появление отечественных машин решило все транспортные проблемы медицины. СССР взял курс

на индустриализацию, началась эпоха великих строек, требовавших в первую очередь грузовиков. В грузовых автомобилях нуждалась и Красная Армия. В условиях дефицита ресурсов новая отрасль не могла себе позволить «разбрасываться», создавая множество базовых платформ, поэтому вплоть до второй половины 30-х все силы были брошены на разработку и производство грузовых шасси. Именно их приходилось использовать для создания санитарных автомобилей.

Уже в 1925 году на шасси первого отечественного серийного грузовика АМО-Ф-15 была изготовлена экспериментальная «санитарная карета». В 30-х годах основным базовым шасси для производства «санитарок» стала горьковская полуторка, ГАЗ-АА. Удачная попытка модернизировать «грузовое» шасси и создать для него специализированный санитарный кузов была предпринята еще в период сборки Форд-АА на Первом автосборочном заводе в Нижнем Новгороде и в Москве на заводе КИМ. Разработкой санитарной машины занялась автобаза Мосгорздравотдела. Специализированный кузов для транспортировки больных решили скопировать с «мерседесовского». Деревянный каркас, для постройки которого использовались отходы самолетного производства, обшивался металлическими листами. В санитарном автомобиле предполагалось перевозить четырех больных на носилках, что было более уместно при эвакуации раненых, чем для выездов по городским вызовам, однако стратегические



# 1933

Опытный санитарный автомобиль Горьковского автозавода на базе ГАЗ-А





Карета скорой помощи доставила пострадавшего в больницу

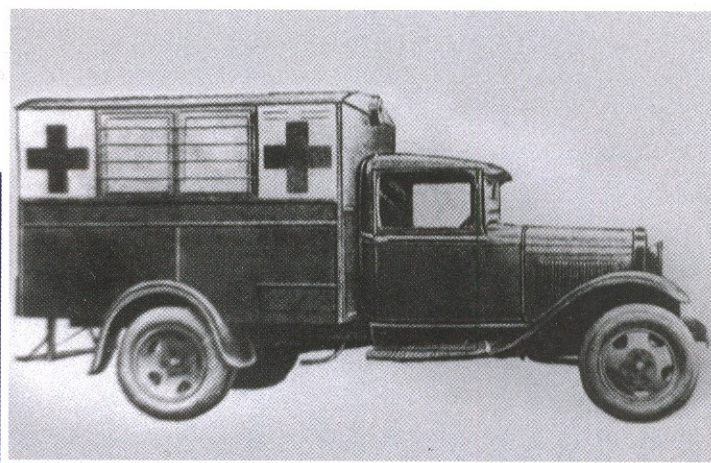
интересы отечества ставились выше. Первый санитарный автомобиль на шасси Форд-АА был построен автобазой Мосздравотдела в августе 1932 года. Директор автобазы П.Н.Родионов, не имея серьезной производственной базы и сырья, сумел организовать выпуск санитарных кузовов не только для Москвы, но и для городов Урала, Сибири и Средней Азии.

Впоследствии Наркомздрав СССР разработал тактико-технические требования к санитарным автомобилям. Базовым шасси, пригодным для переоборудования под нужды скорой помощи,

в 30-х годах стала полуторка ГАЗ-АА. «Санитарки» на базе ГАЗ-АА выпускались кузовными мастерскими во многих городах Советского Союза (Ленинград, Киев, Казань и др.). Промышленное производство подобных машин было налажено в автобусном цехе автозавода им. Молотова (бывший Первый автосборочный завод и будущий Горьковский автобусный завод). Именно этот санитарный автомобиль, получивший обозначение ГАЗ-55, в предвоенные годы стал основным «линейным» транспортом Станций скорой медицинской помощи всей страны.

# 1935

Медицинский автомобиль с упрощенным кузовом  
на базе ГАЗ-АА







  
**АВТОМОБИЛЬ**  
**НА СЛУЖБЕ**

**АМО-Ф-15 САНИТАРНЫЙ**





Р. Б. С. И. В. А. Л. 12



# АМО-Ф-15

## ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

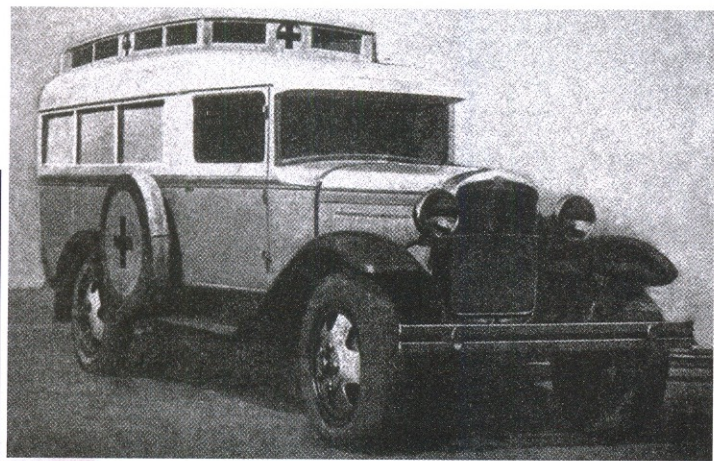
### *Первым отечественным автомобилем скорой помощи стал небольшой автобус на базе АМО-Ф-15*

Первым полностью отечественным медицинским автомобилем по праву можно считать «карету скорой помощи» на базе АМО-Ф-15. В дореволюционных медицинских автомобилях, как правило, использовались импортные шасси. Во время Первой мировой войны в санитарные было переделано несколько отечественных «Руссо-Балтов», но они имели кузов военного типа и предназначались для перевозки раненых. Для выездов скорой медицинской помощи такие машины подходили плохо. Потребность в собственных медицинских автомобилях в стране возникла с развитием Станций скорой помощи. Импортные специализированные машины были слишком дорогими, поэтому выпуск санитарного транспорта пришлось налаживать собственными силами. В то время в СССР серийно выпускалось только одно подходящее шасси — АМО-Ф-15 грузоподъемностью 1,5 тонны. Грузовой автомобиль на жесткой рессорной подвеске — не самое лучшее решение для медиков, но тогда были рады и такому. Ведь в большинстве случаев бригада медиков выезжала на вызов на конной упряжке, поэтому появление отечественных специализированных автомобилей стало событием общегосударственного масштаба. О важности появления отечественных машин скорой медицинской помощи говорит и тот факт, что такая модификация на заводе появилась одной из первых, обогнав и пожарные автомобили, и даже машины для перевозки ценностей, уступив первенство лишь автобусу. Первая карета скорой помощи на базе АМО-Ф-15



# 1926

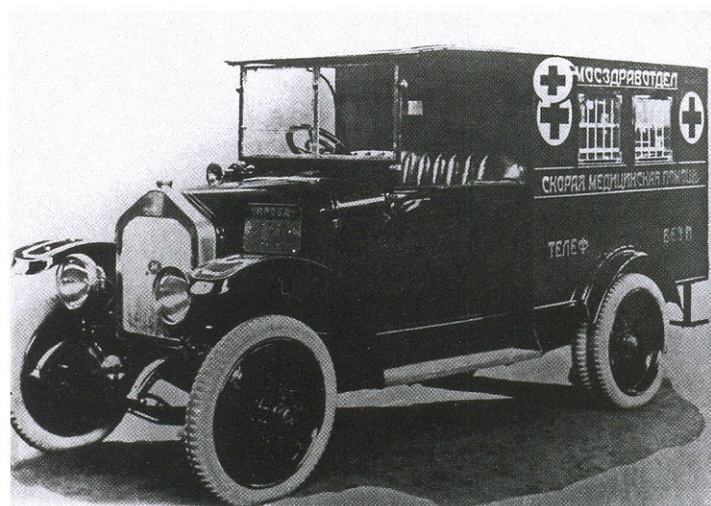
Отечественный автомобиль скорой медицинской помощи на базе грузовика АМО-Ф-15



# 1935

Экспериментальный санитарный автомобиль на базе грузовика ГАЗ-АА





Первый образец санитарного автомобиля на базе АМО-Ф-15, построенный в 1925 году

была построена на Московском автомобильном заводе «АМО» в 1925 году силами кузовной мастерской.

Небольшая кузовная мастерская, которая занималась изготовлением кабин для грузовиков и выпуском автобусов, не могла организовать массовое производство автомобилей скорой медицинской помощи, тем не менее уже в 1926 году на заводе собрали четыре санитарных автомобиля, а в следующие годы выпускали от шести до восьми машин. В Мосздравотделе в 1928 году

# 1936

Погрузка больного в санитарный автомобиль ГАЗ-АА





# АМО-Ф-15

## ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

*Автомобиль АМО-Ф-15 был разработан на базе итальянского грузовика FIAT-15 Ter, сборку которого завод АМО вел с 1917 по 1919 год*

насчитывалось уже 20 санитарных машин АМО. Кроме того, такие автомобили поставлялись в соседние с Москвой губернии, например Ивано-Вознесенскую, где они также благополучно эксплуатировались. Всего построили около трех десятков медицинских автомобилей АМО-Ф-15.

Медицинский автомобиль на базе АМО-Ф-15 имел открытую кабину водителя, над которой нависал жесткий козырек (в непогоду на его боковины натягивались брезентовые шторки), и закрытый санитарный кузов автобусного типа с широкой двухстворчатой задней дверью для погрузки носилок. Двое носилок размещались в кузове друг над другом с левой стороны (по ходу движения), а справа крепилась небольшая лавочка, на которой могли расположиться сопровождающие.

Кузов машины не отапливался в холодное время года, а для вентиляции в крыше машины было предусмотрено специальное устройство типа «грибок», обеспечивающее достаточный воздухообмен, как в холодную, так и в жаркую погоду.

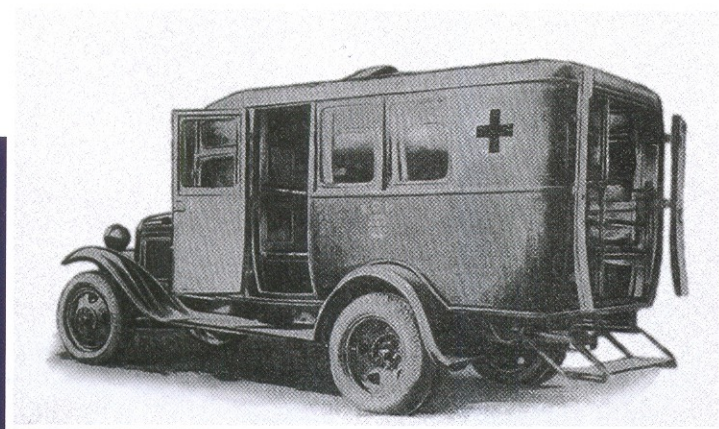
Интересно, что специализированные автомобили в то время были в приоритете, и их старались делать более эстетичными, с измененными элементами оформления: почти все санитарные автомобили АМО имели более пологие передние крылья, заметно отличающиеся от крыльев серийных грузовиков. Также



В кузове автомобиля АМО-Ф-15 носилки размещались в два яруса

у санитарных машин, в отличие от грузовиков, были «глухие» подножки, закрывающие сбоку раму и межколесное пространство, как это делалось на легковых машинах.

Опознавательными знаками «скорой помощи» были красные кресты, вписанные в белый круг, которые наносились на ветровое стекло кабины, боковины кузова и задние дверцы. В Москве на некоторые автомобили дополнительно крепили фару с матовым стеклом (на крышу спереди или на стенку кузова сбоку) и эмблемой



# 1934

Санитарный автомобиль на базе ГАЗ-АА, изготовленный в Ленинграде





Санитарный автомобиль АМО-Ф-15 в Москве

красного креста. В городах поменьше на крыло или решетку радиатора прикрепляли небольшой белый флажок с красным крестом. Так как автомобили, использующиеся в качестве карет скорой помощи, были еще в диковину, их старались выделить поясняющими надписями. Например, на московские машины в обязательном порядке наносилась крупная надпись, указывающая на принадлежность Мосздравотделу, а также телефоны, по которым можно было организовать перевозку больного на машине.

Никаких специальных стандартов на окраску машин скорой медицинской помощи в то время не существовало, поэтому в разных городах они окрашивались совершенно по-разному. Но уже ко второй половине 30-х годов для гражданских санитарных автомобилей был выработан единый цвет — кремовый, который на долгие годы закрепился за подобным транспортом, и лишь в 70-е годы прошлого столетия появился знакомый нам сегодня стандарт — белый автомобиль с широкими красными полосами.

# 1937

Санитарный автомобиль обтекаемого типа на базе грузовика ГАЗ-АА на фоне Института Склифосовского





# АВТОМОБИЛЬ

## ФАКТЫ

■ Стратегия автомобилестроительной отрасли, нацеленная на удовлетворение нужд народного хозяйства и армии, не способствовала появлению специализированных санитарных машин, ориентированных на работу в городе. «Санитарки», созданные на грузовых шасси и способные перевозить нескольких больных, подходили для работы в полевых условиях, но для скорой помощи такие машины были слишком некомфортны и громоздки.

Именно поэтому время от времени предпринимались попытки создать «скорую» на базе легкового автомобиля. Увы, санитарный фургон на шасси ГАЗ-А оказался шагом назад, поскольку ко всем недостаткам аналога на базе «полуторки» добавилась теснота санитарного отсека. Затем, после освоения в Горьком производства М-1, машину для перевозки больных попытались построить на базе «Эмки». Однако такой автомобиль, приспособленный для перевозки одного лежачего пациента, мог работать только на эвакуопункте. В кузове осталось всего два сидячих места, в то время как нормативы «скорой» требовали размещения медицинской бригады из трех человек и лица, сопровождавшего больного.

Неудивительно, что как только в СССР появился свой автомобиль высшего класса, его попытались приспособить для перевозки больных. В 1939 году на заводе им. Лихачева были построены два опытных образца «скорой помощи» на базе ЗиС-101, однако конструкция кузова не позволяла полноценно использовать объем просторного салона. В результате в серийное производство санитарный ЗиС-101 так и не был запущен, а для нужд Станций скорой помощи эти автомобили переоборудовали на ведомственной московской автобазе.

■ С 1928 года на Московской скорой в черное и ночное время работал пункт неотложной психиатрической помощи. У дежурного психиатра был отдельный номер телефона, по которому диспетчеры скорой помощи просили перезвонить, если пациент проявлял признаки психического нездоровья. Психиатр по ходу телефонного разговора оценивал ситуацию и, при необходимости, выезжал к больному на мотоцикле с коляской, позднее — на легковом автомобиле. Осмотрев пациента, психиатр оставлял путевку на госпитализацию и давал наряд в отдел перевозок, где имелась одна специальная машина, салон которой был оборудован мягкими стенками и толстыми «корабельными» стеклами. За первые полгода работы психиатры осмотрели без малого тысячу пациентов. В немедленной госпитализации в психиатрическую больницу нуждались более половины из них, но с помощью упомянутой машины перевезена была только пятая часть больных. Остальных пациентов дежурный психиатр, после введения лекарств, предлагал родственникам доставлять в больницу самостоятельно. С октября 1936 года эта служба была передана городской «психиатрии».

■ Среди новых санитарных автомобилей зарубежного производства, закупленных во второй половине 20-х годов XX века для московской Станции скорой медицинской помощи, лучшими оказались Мерседесы (модель 15/70/100 PS, с 1926 года — Тур 400). Это были очень большие (длина более 5 метров, высота — почти 2 метра) легковые (!) автомобили, созданные под руководством технического директора *Daimler-Motoren-Gesellschaft* Фердинанда Порше, с шестицилиндровым двигателем объемом 3,9 литра, с верхним распределением мощностью 70 л. с. в ординарном исполнении или 100 — при оснащении мотора компрессором-нагнетателем *Roots*. Такие параметры позволяли разгонять автомобиль, весивший почти 3,5 тонны, до 105 км/ч (с компрессором — до 112 км/ч). Всего их было выпущено около тысячи.

Главный врач Московской скорой А. С. Пучков вспоминал об этих машинах так: «Они были быстроходны, удобны и, главное, эластичны. Прочность этих машин оказалась феноменальной. Впоследствии мы с большим сожалением вынуждены были расстаться с ними, так как нигде не могли достать запасных частей к ним».



Автомобиль скорой помощи Мерседес-Бенц на улицах Москвы, 1927 год



**МАТЕРИ, НЕ ЦЕЛУЙТЕ РЕБЕНКА  
В ГУБЫ И НЕ ДАВАЙТЕ НИКОМУ  
ЦЕЛОВАТЬ ВАШИХ ДЕТЕЙ!**



**БОЛЕЗНИ, ПЕРЕДАЮЩИЕСЯ ЧЕРЕЗ  
ПОЦЕЛУИ: - ДИФТЕРИТ, СИФИЛИС,  
ИНФЛЮЭНЦА, ТУБЕРКУЛЕЗ И ДР.**



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



**РАФ-2907**

**СОПРОВОЖДЕНИЕ ОЛИМПИЙСКОГО ОГНЯ**

ISSN 2223-0440  
00032  
9 772223 044772

16+

DeAGOSTINI