

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 245

СССР  
И СОЦСТРАН



## ЗИЛ-118КА

СКОРАЯ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ  
«ЦАРСКИЙ» САЛОН  
МАШИНА ДЛЯ ГЕНСЕКА

DeAGOSTINI



«Автотелегады СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №245, 2018

**РОССИЯ**

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателям по данному адресу не принимаются.  
Генеральный директор: А. Е. Жаркова  
Главный редактор: Д. О. Клинг  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:  
ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу не принимаются.  
Генеральный директор: А. Б. Якутов  
Финансовый директор: П. В. Быстрова  
Операционный директор: Е. Н. Прудникова  
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: Е. А. Жуклова

**Уважаемые читатели!**

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании приобрести следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru) или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: **8-495-660-02-02**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автотелегады СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).  
Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-67501 от 04.05.2016

**БЕЛАРУСЬ**

Импортер и дистрибутор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
Телефон «горячей линии» в РБ:  
**+ 375 17 279-87-87** (пн-пт, 9.00-21.00)  
Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, 000  
«Росчерк», «Де Агостини», «Автотелегады СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.  
Розничная цена: 114,99 грн, 1250 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 10 000 экз.

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:  
стр. 1, 2, 8–10 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 11, 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7, 10 (ниж.), 12–15:  
частная коллекция Максима Шелепенкова

Использованы материалы книги Д. Дашко  
«Юность. Автобус для избранных», Москва, 2016.

Редакция благодарит за помощь  
в подготовке выпуска Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ

«о защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 979

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 09.10.2018  
Дата выхода в России 13.11.2018

Разработка и осуществление проекта:



**УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!**

**ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»**

Легенда советского автопрома открыта в масштабе 1:8!



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8



Длина 60 см  
Ширина 24 см  
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ





**Этот автомобиль скорой медицинской помощи, выпущенный всего в двух экземплярах, стал широко известен благодаря участию в эпизоде культового советского сериала «ТАСС уполномочен заявить».**

### Экспериментальная модель

Идея разработки многоместного легкого автомобиля принадлежит молодым конструкторам Московского автомобильного завода имени И. А. Лихачева во главе с Николаем Гринчаром. Она заключалась в том, чтобы создать демократичный и полезный автомобиль «широкого профиля», по максимуму используя агрегатную базу правительственных легковых машин. В результате получился микроавтобус с кузовом вагонного типа. Официально он получил наименование ЗИЛ-118, а неофициально — собственное имя «Юность».

Создавая свой автомобиль в обход каких-либо государственных планов, заводская молодежь рассчитывала на его мелкосерийный выпуск. Это позволило бы организовать производство агрегатной базы правительственных лимузинов (на базе которых была построена «Юность») на новом, более масштабном уровне, с заметным снижением себестоимости, а также сохранить заводскую школу легкового автостроения, оказавшуюся под угрозой исчезновения в связи с резким уменьшением объемов выпуска легковых автомобилей при переходе от ЗИС-110 к ЗИЛ-111.

Чтобы убедить министерское руководство в целесообразности расширения выпуска легковых автомобилей за счет унифициро-

ванных с ними микроавтобусов, необходимо было придумать микроавтобусам как можно больше «профессий». «Юность» предложили использовать в качестве служебных, туристических и экскурсионных автобусов, а также маршрутного такси. Совет министров СССР с этим не спорил, но постановил изготовить еще одну модификацию в тесном взаимодействии с учреждениями Министерства здравоохранения и предприятиями Министерства медицинской промышленности — специализированный автомобиль скорой медицинской помощи.

Трудно сказать, чем руководствовались правительственные чиновники — интересами 4-го Главного управления Минздрава (в народе «кремлевская больница») или желанием действительно создать принципиально новый вид санитарного автомобиля, который сегодня принято называть реанимобилем, или реанимацией, но цель была сформулирована именно так: скорая помощь на базе «Юности» должна была обеспечивать «доставку медицинского персонала, диагностической аппаратуры и лечебных средств к месту происшествия для оказания пострадавшему или заболевшему помощи на месте и в пути следования, для транспортирования больных или пострадавших, находящихся в особо тяжелом состоянии и нуждающихся в максимальной удобстве и покое».

Наверное стоит напомнить, что подавляющее большинство автомобилей скорой медицинской помощи того времени были созданы на базе легковых автомобилей с довольно тесным салоном, в котором можно было только перевезти больного. Даже новейшие по тем временам автомобили скорой помощи на базе микроавтобусов РАФ, хотя и обеспечивали лучшие условия транспортировки больных, не позволяли проводить реанимационные действия непосредственно в салоне микроавтобуса даже при наличии соответствующей аппаратуры — из-за малой высоты салона.

Специализированная скорая ЗИЛ-118А была построена в первой половине 1964 года. В отличие от всех других медицинских автомобилей, работавших в нашей стране, салон «Юности» оборудовали подъемным операционным столом с электрогидравлическим кнопочным управлением, допускающим раздельный подъем и опускание передней и задней частей стола, на котором устанавливались и закреплялись носилки. Для удобства работы медицинского персонала внутри машины часть крыши салона над операционным столом с помощью электрогидравлического устройства могла быть поднята на высоту 1900 мм от пола.

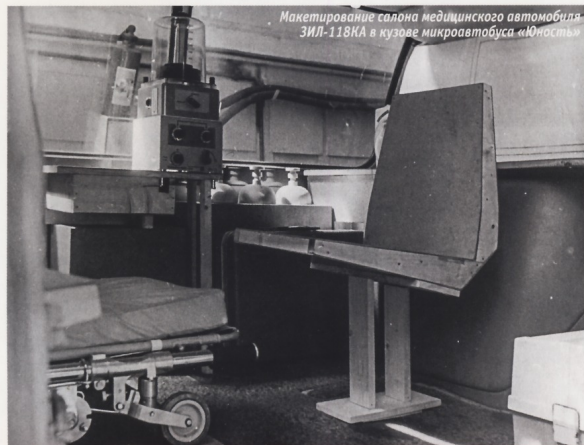
Интересная деталь. Упомянутая выше «часть крыши салона над операционным столом» соединялась с остальной крышей своеобразными «мехами», как у гармони. Оказывается, этот элемент автомобиля действительно по спецзаказу изготовили на фабрике музыкальных инструментов. Необычный медицинский автомобиль прошел испытания, в том числе у медиков. Первый образец ЗИЛ-118А временно передавался автобазе скорой помощи Московского отдела для опытной эксплуатации на центральной станции, а также на второй и седьмой подстанциях скорой помощи Москвы. В качестве обычной скорой помощи экспериментальный автомобиль в декабре 1964 — январе 1965 года наездили по столице 6 тыс. км. Бригады врачей от нового автомобиля пришли в полный восторг, отмечая его несомненное превосходство над всеми отечественными скорыми. Был высказан ряд практических предложений, касающихся планировки салона и его комплектации.



Специальный автомобиль скорой медицинской помощи ЗИЛ-118КА



Специальный автомобиль скорой медицинской помощи ЗИЛ-118А



Макетирование салона медицинского автомобиля ЗИЛ-118А в кузове микроавтобуса «Юности»

После профильных испытаний в Москве ЗИЛ-118А прошел испытания на станциях скорой помощи Ленинграда. В начале 1966 года машина служила в столичном НИИ скорой помощи имени Н. В. Склифосовского, а затем была передана в заводскую больницу ЗИЛа.

После профильных испытаний в Москве ЗИЛ-118А прошел испытания на станциях скорой помощи Ленинграда. В начале 1966 года машина служила в столичном НИИ скорой помощи имени Н. В. Склифосовского, а затем была передана в заводскую больницу ЗИЛа.

Вердикт по итогам испытаний был многообещающим: «... дана рекомендация об изготовлении опытной серии автомобилей ЗИЛ-118А». Но этого так и не случилось. Было построено еще только два подобных автомобиля в 1968 году, которые сразу поступили в распоряжение Центральной автобазы 4-го Главного управления Минздрава. Скорые ЗИЛ-118А обслуживали пациентов «кремлевской больницы» до середины 70-х годов, пока полностью не выработали ресурс.

На рубеже 60–70-х годов появилась надежда на положительное решение в вопросе серийного производства «Юности», в том числе и автомобилей скорой медицинской помощи. Но созданная в самом начале 60-х годов машина уже успела немного устареть и явно нуждалась в обновлении. Общую компоновку, которая отчасти диктовалась использованием узлов и агрегатов лимузинов, менять не стали, но для шасси разработали новый, более современный





*ЗИЛ-118КА выделялся в транспортном потоке специальной окраской, знаком скорой помощи (красный крест) и синими прорезывочными маячками*

кузов, который получил более угловатые формы.

## Вторая попытка

Первый образец обновленной «Юности» (ЗИЛ-119, или ЗИЛ-118К) был построен в 1970 году. А всего за период 1970–1971 годов было построено четыре экземпляра новой «Юности», которые подверглись различным испытаниям, а одна машина даже экспонировалась летом 1971 года на ВДНХ СССР. А дальше дело застопорилось. В планы Министерства автомобильной промышленности на IX пятилетку обновленный микроавтобус попасть не успел, поэтому оставалось уповать на десятую (1976–1980 годы). Работы по машине заметно замедлились, и в 1972–1976 годах было построено еще всего три машины, на которых отработывались некоторые решения по улучшению конструкции.

В июле 1975 года пост министра автомобильной промышленности занял бывший директор ВАЗа Виктор Николаевич Поляков. С его приходом зиловцы связывали определенные надежды на возрождение проекта «Юности». Однако помощь пришла совсем с другой стороны.

О новых скорых на базе «Юности» в середине 70-х годов вспомнил Минздрав СССР. Скорее всего это было связано с моральным устареванием и выработкой ресурса медицинских автомобилей ЗИЛ-118А или просто потребовалась адекватная замена для обслуживания высокопоставленных чиновников и членов их семей.

Как может выглядеть автомобиль скорой медицинской помощи на базе обновленной «Юности», заводские конструкторы попытались представить еще в 1972 году. Тогда был выполнен макет скорой в масштабе 1:5. От «аккордеонных мехов» на крыше на сей раз решили отказаться — в эксплуатации этот элемент доставлял больше хлопот, чем пользы. У микроавтобуса просто приподняли крышу — над кабиной водителя лишь немного, а с середины второго бокового окна крыша ступенькой возносилась на высоту, позволяющую медикам стоять в салоне в полный рост. При этом «надрезку» оснастили рядами боковых окошек для улучшения естественного освещения салона.



Для погрузки носилок в машину служила задняя распашная дверь



*ЗИЛ-118КА на выставке «Здравоохранение» в Москве*

*Часть боковых окон на одной из машин была заглушена, так как их перекрывали шкафы с медицинским оборудованием*

Однако непосредственно к проектированию приступили лишь в 1975 году, когда было готово техническое задание. Минздраву проект автомобиля с высокой крышей понравился, и заводу был выдан заказ на изготовление сразу пяти экземпляров. Дальнейшее проектирование автомобилем скорой медицинской помощи специального назначения на базе микроавтобуса ЗИЛ-118К осуществлялось в тесном сотрудничестве с медиками — прежде всего, с 4-м Главным управлением Минздрава СССР, которое тогда возглавлял Е. И. Чазов. Все специальное оборудование машины и его размещение согласовывались с заказчиками.

Чтобы окончательно определиться с планировкой салона (а он отличался от того, что был на ЗИЛ-118А), примерка нового оборудования производилась прямо на «живой» машине. Для этого в одном из пассажирских микроавтобусов ЗИЛ-118К, находившихся в распоряжении автозавода, демонтировали сиденья из салона и воспроизвели из фанеры оборудование предполагаемого медицинского автомобиля (шкафчики, умывальник, сиденья медиков и т.д.). «Юности», помимо транспортировки больных и быстрой доставки медперсонала и лечебных средств к больному, должна была обеспечивать возможность оказания экстренной медицинской помощи непосредственно в салоне автомобиля как во время стоянки, так и в движении. Поэтому так важно было обеспечить доступ к операционному столу со всех сторон, а медицинское оборудование разместить так, чтобы оно было, с одной стороны, под рукой, а с другой — не мешало работе медиков. Лишь после того как удалось «поиграть» с медицинским салоном на макетном образце, утвердили окончательный проект автомобиля.

Первые две машины должны были изготовить в 1976 году, но в процесс вмешался Комитет государственной безопасности (КГБ) — срочно понадобилась партия специальных автомобилей правительственной связи на базе «Юности», поэтому изготовление скорых пришлось отложить.

В результате два медицинских автомобиля ЗИЛ-118КА достроили лишь в 1977 году. Внешне они отличались друг от друга количеством боковых окон — на одном экземпляре остекление салона было полностью сохранено, как на пассажирском микроавтобусе, а на другом «ненужные» окна сделали глухими.



«Образцово-показательная» съемка машины в аэропорту «Шереметьево»



Для дневного освещения в надстройке кузова были сделаны дополнительные окна

## Конструкция и оснащение

Медицинский салон в автомобиле ЗИЛ-118КА действительно получился «царских размеров». Но особенно пора-

жала его высота. Она позволяла медикам передвигаться по салону в полный рост, не пригибаясь, спокойно устанавливать над поднятыми достаточно высоко носилками





Эта машина работала на 4-й подстанции Московской станции скорой помощи



Медицинский салон автомобиля ЗИЛ-118КА

и шторкой для полной изоляции от отделения водителя. Внутренняя обивка салона выполнялась из пластмассовых пленок, а коврики — из резины (резинового линолеума) светлых тонов, хорошо поддающегося мойке и дезинфекции.

Основное место для лежачего больного, на которое могли устанавливаться и закрепляться в направляющих желобках носилки, располагалось в средней части салона и имело регулировку по высоте и углу наклона операционного стола. Подъем и опускание стола обеспечивались электрогидроприводом с кнопочным управлением. Дополнительное место для лежачего больного можно было организовать на носилках по правой стороне кузова, в его задней части. В нерабочем положении носилки крепились вплотную к борту кузова.

Медперсонал до трех человек располагался в салоне на двух откидных одноместных сиденьях и на одном стационарном, способном вращаться вокруг своей вертикальной оси. В передней части медицинского салона, с левой стороны, располагался умывальник с бачками (15 л для сбора использованной жидкости, 7,2 л — для дезраствора, 7,2 л — для воды).

Основной шкаф с медицинским оборудованием находился в задней части салона с левой стороны, по этому же борту кузова на стеллажах устанавливалась необходимая аппаратура и баллоны для сжатых газов. Малые шкафы для медицинского оборудования располагались на задней стенке микроавтобуса, на месте заглушенных задних окон.

Под полом салона размещались гидравлическое оборудование для подъема операционного стола, мусоросборник, электропреобразователи для питания медицинской аппаратуры и ниши для сбора грязной одежды.

Из-за комплекта сложного медицинского оборудования, находящегося в кузове ЗИЛ-118КА, автомобиль не разрешалось хранить под открытым небом. В нерабочем состоянии он должен был находиться только в отапливаемом гараже. А при температуре окружающего воздуха  $-10^{\circ}\text{C}$  даже за пределами на длительное время выключать двигатель автомобиля во время выездов, чтобы избежать охлаждения салона ниже определенного уровня.

(на уровне операционного стола) капельницы, свободно производить интенсивные реанимационные манипуляции, в том числе непрямой массаж сердца больного и т.д. Все эти действия в обычных автомобилях скорой медицинской помощи были или невозможны в принципе, или представляли определенную сложность. Немаловажным для санитарного автомобиля было обеспечение необходимого

микроклимата в салоне. На борту «Юности» имелась эффективная система отопления и кондиционирования кузова, которая у «санитарки» несколько отличалась от обычного пассажирского микроавтобуса за счет иной разводки нагнетающих воздушных патрубков. Медицинский салон и кабину водителя разделяла перегородка со сдвижным стеклом, которое могло быть закрыто еще







**ЗИЛ-118КА**





Конструкция автомобиля была очень сложной и требовала квалифицированной эксплуатации и обслуживания. Одних только электродвигателей у ЗИЛ-118КА насчитывалось 13 штук — четыре в системе отопления, два в системе вентиляции, два

для кондиционирования воздуха, два для привода насосов подъема операционного стола, два для подачи жидкости для персонала, один для вентилятора обдува у водителя. А еще система развитого электрооборудования, включавшая в себя

не одну коммутационную плату и питавшая, помимо штатного электрооборудования автомобиля, медицинскую аппаратуру в салоне, спецсигналы (проблесковые маяки и двухтоновые сигналы для приоритетного проезда), дополнительные прожекторы и установленные в кабине водителя приемно-передающую радиостанцию и радиотелефон, обеспечивающий связь с абонентами городской телефонной сети. Про автоматическую трансмиссию и другие сложные агрегаты автомобиля даже нечего говорить...

### Схожие судьбы

Новые скорые должны были поступить в распоряжение 4-го Главного управления Минздрава, но на первом же пробном выезде в 1977 году случился конфуз. Из-за чрезмерной высоты ЗИЛ-118КА не смог подъехать к дверям дачи одного из членов Политбюро, застряв около ворот. В результате в 4-м Главном управлении от готовых машин отказались и изменили свой заказ: оставшиеся три автомобиля должны были быть изготовлены в стандартном «низком» кузове. Поэтому, вопреки устоявшемуся мнению, машины ЗИЛ-118КА никогда не выполняли роль литных автомобилей скорой



В 1982 году машина была отремонтирована и в таком виде служила по своему прямому назначению до 1984 года



Вторая машина обслуживала бригаду Центрального института травматологии и ортопедии (ЦИТО)

медицинской помощи, а обслуживали обычных граждан.

По просьбе директора НИИ скорой помощи имени Н.В. Склифосовского первая машина была передана городу и до 1984 года работала на 4-й подстанции Городской станции скорой помощи. В основном она выезжала на крупные ДТП, где были серьезно пострадавшие. Именно этот автомобиль увековечен в фильме «ТАСС уполномочен заявить» — его скоростной проезд по городу в сопровождении милицейской и «КГБэшных» «Волг» запомнился зрителям этого остросюжетного сериала. Вторая машина в 1979–1984 годах работала на 24-й подстанции скорой помощи и обслуживала бригаду Центрального института травматологии и ортопедии (ЦИТО).

Дальнейшая судьба машин в чем-то схожа. В 1987 году их в перекрашенном и переоборудованном виде отправили в Казань. Одна машина оказалась в собственности ПОГАТ-3, а потом, сменив несколько владельцев в Казани, была переделана в технику для обслуживания автомобильных соревнований в компании «Татхимтранс». Вторая машина сначала поступила в Казанский государственный технический университет имени А.Н. Туполева,

но впоследствии оказалась в собственности Чебоксарского авторемонтного завода и даже обслуживала чебоксарский водоканал.

В отличие от многих эксклюзивных автомобилей, ЗИЛ-118КА не были утилизированы,

а после своих поволжских скитаний, в уже довольно неприглядном виде, попали в частные руки. Скорее всего, они будут отреставрированы и сохранены в качестве коллекционных.



Машина, обслуживающая ЦИТО, в 1987 году была переделана в пассажирскую и передана в Казанский государственный технический университет имени А.Н. Туполева



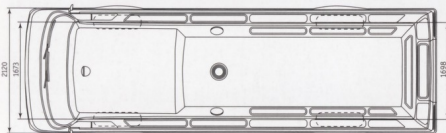
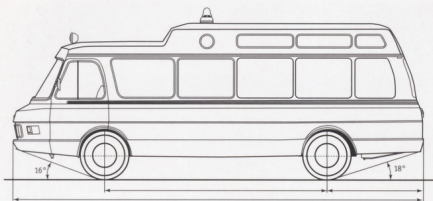


Схема ЗИЛ-118КА

Технические характеристики ЗИЛ-118КА

Количество мест	6 (одно для водителя, три для персонала и два для лежачих больных; основное на подъемном столе, дополнительное на носилках)
Максимальная скорость	120 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	25 л/100 км
Разгон до 60 км/ч	15 сек
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	2×6СТ-75ЭМС
Генератор	2×Г160Б
Реле-регулятор	РР353
Стартер	СТ 230-К1
Прерыватель-распределитель	Р137
Свечи зажигания	A 11
Размер шин	245-380
Топливный бак	75-80 л
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	4350
полная	5000
<b>Дорожные просветы, мм</b>	
под передней осью	300
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по колею внешнего переднего колеса	7,5

Рулевой механизм

поршневого типа с гидравлическим усилителем, расположенным в общем картере с рулевым механизмом; рабочая пара «винт с гайкой на циркулирующих шариках и зубчатый сектор»; передаточное отношение рулевого механизма — 17,5:1, общее — 20,8:1

Подвеска передняя

независимая, рычажная, на вертикальных цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия, со стабилизатором поперечной устойчивости

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза

рабочий — колодочный, на все колеса, с гидравлическим приводом, вакуумным и гидровакуумным усилителями

стояночный — колодочный на задние тормозные механизмы, с механическим приводом от ножной педали

Коробка передач

гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации 2,45), работающий совместно с двухступенчатой (с 1975 года — трехступенчатой) планетарной коробкой передач

Передаточные числа

I — 1,72; II — 1,00; задний ход — 2,39

Главная передача

гипоидная, передаточное число — 3,54

Двигатель

ЗИЛ-130, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	5980
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор

К-88АЛ

Максимальная мощность

170 л.с. при 3600 об/мин

Максимальный крутящий момент

41,0 кгс·м при 1800-2000 об/мин



Трудно говорить о каких-то модификациях или вариантах исполнения автомобиля, который был построен всего в двух экземплярах. Но 4-е Главное управление Минздрава изначально заказывало пять скорых на базе ЗИЛ-118К «Юность», поэтому три оставшихся автомобиля были построены в стандартном кузове. Кроме того, на базе легковых автомобилей ЗИЛ существовали и другие варианты медицинских машин, назначение которых было еще более специфическим.

## ЗИЛ-118КС и ЗИЛ-118КЕ

Санитарные машины, построенные в стандартном кузове «Юности» (без надстройки), назывались ЗИЛ-118КС. Требования по оборудованию этих автомобилей остались фактически прежними, но с поправкой на уменьшенный объем салона по высоте — проводить сложные реанимационные действия в этой машине, несмотря на установленную первоклассную импортную аппаратуру, было затруднительно. И хотя носилки с больным или пострадавшим по-прежнему находились по центру салона, по бокам от них просто установили дополнительные сиденья для сопровождающих. Таким образом, помимо большого, медицинский салон первой машины ЗИЛ-118КС, построенной в 1980 году,



Медицинский автомобиль ЗИЛ-118КС не имел специальной окраски



Погрузка носилок в автомобиль ЗИЛ-118КС

вмещал еще семь человек (одно сиденье находилось в изголовье и по три по бокам от носилок).

Эта машина обслуживала «кремлевскую больницу» и не имела специальной окраски или каких-либо надписей, поэтому распознать в ней автомобиль скорой медицинской помощи было непросто. Внешне она отличалась от обычного пассажирского микроавтобуса только двумя синими проблесковыми фонарями, установленными на крыше, и плотно зашторенными окнами салона.

После выработки ресурса ее списали и утилизировали в начале 90-х годов.

В процессе эксплуатации первой машины выявились некоторые недостатки: в частности, в 4-м Главном управлении Минздрава отмечали недостаточные мощность двигателя и тормозную динамику, поэтому на следующие модели медицинских автомобилей рекомендовалось установить более мощные двигатели ЗИЛ-375 (180 л.с.) и дисковые тормозные механизмы на все колеса. В результате были спроектированы новые медицинские автомобили ЗИЛ-118КЕ. На этих машинах планировалось немного приподнять крышу (на 10 см), чтобы обеспечить более удобные условия для работы медицинской бригады.





*Последний санитарный ЗИЛ-118К, построенный в 1990 году*



*Автомобиль тоже не имел специальной окраски и был трудно отличим от обычного микроавтобуса*

Новые требования затормозили постройку оставшихся двух заказанных образцов — из-

менения в конструкции были значительными и требовали дополнительных испытаний и до-

## ЗИЛ-114АЕ и ЗИЛ-41042

Свой первый инсульт Леонид Ильич Брежнев перенес в ноябре 1972 года, и стало ясно, что во всех поездках главу государства должна сопровождать машина, оборудованная для оказания необходимой медицинской помощи, но при этом внешне не выбивающаяся из стилистики правительственного кортежа. По решению 4-го Главного управления Минздрава и Гаража особого назначения такой автомобиль должны были создать на базе ЗИЛ-114. В 1974 году на Московском автомобильном заводе на базе легкового автомобиля ЗИЛ-114Е (модификация с экранированным

водки конструкции. Все это так затянулось, что оставшиеся два автомобиля в 1984 году достроили по отработанной ранее документации на ЗИЛ-118К. Эти две машины долгое время обслуживали Первую поликлинику, находившуюся в подчинении 4-го Главного управления Минздрава. Они имели окраску, похожую на автомобили скорой медицинской помощи, но выполненную не по ГОСТу, поэтому даже в такой специальной окраске не всегда однозначно воспринимались как санитарные. Списали их только в 2000 году. По некоторой информации, один из этих автомобилей сейчас находится в частной коллекции.

Последний санитарный автомобиль на базе «Юности» построили в 1990 году. Он не имел специальной окраски. Проработал по своему прямому назначению до 1998 года и был передан в частные руки.



*Санитарный автомобиль ЗИЛ-114НА, построенный в 1979 году*



Санитарный автомобиль ЗИЛ-114ЕА образца 1974 года

электрооборудованием) были построены два медицинских ЗИЛ-114ЕА с кузовом «универсала». Эти машины несколько отличались друг от друга: у одной стальная надстройка начиналась прямо от ветрового стекла, как бы продолжая его линию, а у другой возвышалась ступенькой, которая шла от центральных стоек кузова. Салон санитарных ЗИЛов отделялся мягкой серой кожей с такой же роскошью, как и лимузины, был рассчитан на водителя, охранника, бригаду из трех врачей и одного лежащего пациента, для транспортировки которого машина комплектовалась кожными носилками.

По медицинской оснащённости такая машина превосходила обычную скорую. Медицинский отсек оснащался самой современной реанимационной и кардиологической аппаратурой, позволявшей проводить экстренные манипуляции, направленные на поддержание жизни, но главной задачей была скорейшая доставка пациента в стационар. Первый экземпляр, во многом послуживший опытным образцом, на котором отработывались те или иные решения, остался при заводе и обслуживал заводскую поликлинику, а второй использовался по своему прямому назначению. Но одной машины для обеспечения постоянного дежурства

оказалось недостаточно, и в 1979 году был построен новый медицинский универсал ЗИЛ-114НА, который представлял собой машину на агрегатной базе ЗИЛ-114, но с перелицованной внешностью в стиле нового лимузина ЗИЛ-4104 (ЗИЛ-115). В 1986 году построили три санитарных универсала ЗИЛ-41042, но на базе ЗИЛ-4104 с оформлением передней части в духе ЗИЛ-41045. А к концу 80-х годов построили еще четыре скорых на базе ЗИЛ-41047, сохранивших прежний индекс — ЗИЛ-41042. Спецмашины всех поколений практически не отличались друг от друга компоновкой и комплектацией медицинского отсека.



Санитарный автомобиль ЗИЛ-41042 на базе лимузина ЗИЛ-41047



# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент\***!  
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ  
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ  
ОПЛАТА



ДОСТАВКА  
ПО РОССИИ



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

### СЕМАР-3234

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Представленные изображения могут отличаться  
от реального внешнего вида модели, в  
зависимости от комплектации.



DeAGOSTINI

16+



ISSN 2073-095X

00245

9 772070 095170