

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 10,00 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ



№ 214



РАФ-2914 «ЛАТВИЯ»

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ РЕАНИМОБИЛЬ
ЭТАПЫ ОБНОВЛЕНИЯ
ОТ ЛИЕПАИ ДО ВЛАДИВОСТОКА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №214, 2017

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу

не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: 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. В. Миронович

Уважаемые читатели!

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

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт

www.deagostini.ru

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 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, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,

ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

10,00 бел. руб., 1690 тенге

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: 25 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,

10 (верх): © hdmrmaps.com;

стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная

коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

**Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Владимира
Васильева, 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». Коллекция 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. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Артём Юлдашев**

Дата выхода в России 02.08.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





РАФ-2914 «Латвия» стал первым серийным отечественным реанимобилем — машиной скорой медицинской помощи, приспособленной и оборудованной для проведения интенсивной терапии силами реанимационной бригады.

Опыты и эксперименты

Когда речь идет о спасении жизни, дорога каждая минута. Поэтому вопрос своевременного оказания медицинской помощи всегда остается актуальным. В конце 50-х — начале 60-х годов необходимость оснастить автомобили скорой помощи оборудованием для проведения неотложных мероприятий (вплоть до несложных операций) была очевидной, но реанимационная техника оставалась тяжелой, громоздкой, требовала питания переменным током высокого напряжения. Максимум, что могли предпринять даже самые опытные врачи в машине скорой — это сделать укол, поставить капельницу, наложить жгут или шину. Как только новые технологии позволили создать достаточно компактную медицинскую аппаратуру, ею начали оснащать

автомобили скорой помощи. Первым отечественным реанимационным автомобилем можно считать появившийся в Москве в 1962 году автобус ПАЗ-651 (на базе грузовика ГАЗ-51), переделанный в медицинский. Он предназначался для экстренных выездов врачей-кардиологов, специализирующихся на инфарктах. Объемный кузов автобуса позволял разместить достаточно громоздкое оборудование. А самое главное, в его салоне с пациентом могли работать сразу несколько медиков — подойти к носилкам можно было с любой стороны. Были и очевидные минусы: тихоходная конструкция не обеспечивала реанимационному автомобилю должных динамических качеств, а жесткая грузовая подвеска — необходимого комфорта при транспортировке пациента в стационар. Компенсировать

жесткость подвески приходилось простейшим способом: больного везли по городу на полуспусченных колесах (так получалось мягче) и не быстрее 40 км/ч. Несмотря на очевидные недостатки, ничего другого отечественная промышленность в то время медикам предложить не могла, поэтому подобные реанимационные автобусы работали не только в Москве и Ленинграде, но и в других крупных городах страны. Однако широкого распространения они не получили. Первым в СССР специально созданным реанимационным автомобилем скорой медицинской помощи стал экспериментальный микроавтобус ЗИЛ-118А, построенный в 1964 году. Идея его создания принадлежит сотрудникам скорой медицинской помощи Будапешта (Венгрия). Именно они обрати-



Реанимационный автомобиль скорой медицинской помощи РАФ-2914 в закрытой экспозиции выставки «Автотизайн-88»



Реанимационный автомобиль скорой медицинской помощи на базе микроавтобуса РАФ, переоборудованный финской компанией Tamro

все отечественные аналоги. Госкомиссия дала добро на изготовление опытной серии автомобилей ЗИЛ-118А, но в реальности дорогие машины (два экземпляра) в 1968 году смогло заказать только 4-е Главное управление Минздрава СССР. А первый опытный экземпляр ЗИЛ-118А долгое время обслуживал заводскую клинику ЗИЛа.

Почти десятилетие после этого работа по оснащению базовых автомобилей скорой помощи реанимационной аппаратурой велась полукустарным способом на местах. Станции скорой помощи в городах силами местных умельцев оснащали часть обычных медицинских рафиков тем, на что хватало денег и фантазии. Впрочем, даже эта вынужденная самодеятельность позволила спасти много человеческих жизней.

К созданию специализированного реанимационного автомобиля в нашей стране вернулись в середине 70-х годов, и что характерно — вновь на ЗИЛе, на базе «Юности», правда уже следующего поколения. Заказчиком выступило 4-е Главное управление Минздрава СССР: потребовалось заменить парк элитных автомобилей скорой медицинской помощи, так как имевшиеся в распоряжении управления ЗИЛ-118А уже порядком поизносились. В этот раз с раскладными крышами мудрить не стали, а сразу сделали высокую крышу, позволявшую стоять в салоне в полный рост.

По независящим от завода причинам (были более срочные заказы) два автомобиля специализированной скорой помощи ЗИЛ-118КА смогли построить только

лись на Завод имени Лихачева с просьбой создать такую машину на базе микроавтобуса ЗИЛ-118 «Юность» с высокими динамическими характеристиками и мягкой подвеской — это как раз те качества, которые необходимы реанимационному автомобилю. Московскому городскому совету народного хозяйства, которому тогда подчинялся автозавод, ничего не оставалось, как дать согласие на разработку такой машины.

Медицинский автомобиль заводчане создавали в тесном сотрудничестве со специалистами 4-го Главного управления Минздрава СССР (так называемой «кремлевской больницы»). В средней части салона микроавтобуса установили подъемный операционный стол, на котором закреплялись переносные носилки. Часть крыши над столом сделали поднимающейся (для увеличения высоты салона до 1900 мм) — это позволяло медицинскому персоналу работать стоя в полный рост. С внутренней стороны подъемной части крыши устанавливалось дополнительное освещение операционного стола и бактерицидная лампа. С боков поднятая часть крыши защищалась кожаными мехами, которые были специально изготовлены на Московской экспериментальной фабрике баянов имени Советской армии.

Кроме того, в салоне разместили несколько сидений (в том числе полноповоротное в изголовье подъемного стола), холодильник (для запаса крови для переливания и медикаментов), умывальник и шкафы для медицинского оборудования (дефибриллятора, аппарата искусственного дыхания, электрокардиографа и т.д.). Была возмож-

ность установить вторые носилки на подвесных ремнях для перевозки больных или пострадавших.

Первый показ ЗИЛ-118А состоялся в Киеве на международном конгрессе хирургов — специально для этого автомобиль был отправлен в пробег по маршруту Москва—Киев—Москва.

ЗИЛ-118А «Юность» передали автобазе скорой помощи Мосгорздравотдела для опытной эксплуатации на центральной станции, а также на второй и седьмой подстанциях скорой помощи Москвы. Этот же опытный образец ЗИЛ-118А прошел в 1965 году испытания на станциях скорой помощи Ленинграда.

Медики высоко оценили экспериментальную машину, признав, что она превосходит



Опытный образец медицинского автомобиля РАФ-2814



На этом экземпляре вместо штатных проблесковых маячков, закрытых плексигласовыми обтекателями, установлены самые обычные

в 1978 году. И что интересно, «кремлевскую больницу» они никогда не обслуживали — основного заказчика не устроила высота кузова. Такие высокие машины могли проехать не на все объекты, которые приходилось обслуживать управлению, поэтому высокие ЗИЛ-118КА были переданы московским медикам: одна — в Центральный институт травматологии и ортопедии (ЦИТО), другая — на четвертую подстанцию городской скорой помощи (на ней выезжала бригада нейротравматологов, в основном на ДТП).

Компромиссное решение

В преддверии московской Олимпиады властям пришлось обратить внимание на оснащение скорой медицинской помощи специ-

ализированными автомобилями. Вскоре в Москве появился первый в стране импортный реанимобиль на шасси Mercedes-Benz модели L406 семейства T2. Судя по всему, он хорошо себя зарекомендовал, поскольку следом была закуплена целая партия импортных реанимобилей — Mercedes-Benz модели L409 семейства T2. Над ветровым стеклом этих машин читалась надпись по-русски «Реанимобиль» — от немецкого *Rettungswagen*. С тех пор слово «реанимобиль» прочно вошло в наш лексикон.

Однако прекрасно зарекомендовавшие себя Mercedes оказались слишком дороги и сложны в эксплуатации: на подстанциях скорой медицинской помощи не было оборудова-

нием, да и проблема с запасными частями очень скоро дала о себе знать. Нужен был некий компромисс, чтобы по возможности совместить отечественное базовое шасси с импортным специализированным медицинским отсеком, так как реанимобили поставлялись в нашу страну полностью укомплектованными.

Такой компромисс предложила финская фирма *Tamro*. В 1979 году эта компания по заказу Советского Союза начала переоборудовать в реанимационные и специальные медицинские автомобили микроавтобусы РАФ-2203 «Латвия». Проект был затратным — переоборудование одного микроавтобуса обходилось почти в 40 тыс. долл., однако это было значительно дешевле покупки готовых «мерседесов». Кроме того, врачи отмечали высочайшее качество специального оснащения советско-финских машин.

Кузов рафика подвергся серьезной модернизации, поскольку для полноценной работы бригады медиков высота салона стандартного микроавтобуса оказалась недостаточной. Прежде всего, пришлось поднимать крышу, чтобы в салоне можно было стоять в полный рост. Кроме того, убрали остекление с левого борта (оно становилось ненужным, так как весь этот борт в салоне был занят медицинским оборудованием) и переделали перегородку кабины водителя, вставив туда большое окно с раздвижным стеклом. В салоне заново провели тепло- и шумоизо-

У РАФ-2914 первых выпусков оформление передней части было таким же, как у РАФ-2203-01





РАФ-2914, вид сзади (на фото экземпляр, проходивший испытания на Дмитровском автополигоне НАМИ)



Крутящееся кресло для медицинского персонала, установленное в изголовье носилок



При открытой задней двери хорошо видна планировка медицинского салона



ляцию и отделали его качественными, легко моющимися материалами, обеспечивающими быструю гигиеническую уборку. Весь левый борт до самого потолка занимали стеллажи с медицинским оборудованием, что было новым для отечественных медицинских автомобилей. Салон комплектовался импортными быстросъемными носилками на специальном ложементе и удобным вращающимся креслом для врача в изголовье пациента.

Внешне реанимационные автомобили РАФ-Татго трудно было спутать с каким-либо другим автомобилем. Во-первых, в глаза бросалась высокая крыша (других рафиков с такой крышей тогда просто не было), во-вторых, необычно яркая окраска машин — основной цвет лимонно-желтый, а полосы ярко-красные. Такая яркая окраска необходима реанимобилю, чтобы его было хорошо видно в транспортном потоке и другие водители быстро ориентировались, какой именно автомобиль необходимо пропустить. В темное время суток для тех же целей служил целый набор пульсирующих красно-синих огней. Для качественного освещения дороги все машины снабжались мощными дополнительными фарами перед решеткой радиатора и фарой-искателем над ветровым стеклом.

Отечественный аналог

Закупки реанимобилей РАФ-Татго выполнялись на регулярной основе (эти машины поступали в нашу страну на протяжении почти десяти лет), однако руководителей отечественного автопрома не оставляла мысль наладить производство подобных автомобилей в СССР. Заказ на проектирование и изготовление реанимобилей был размещен на Рижском автобусном заводе (РАФ). У рижан накопился огромный опыт производства не только базовых пассажирских микроавтобусов, но и обычных линейных машин скорой медицинской помощи на их базе. Кому же, как не им, заниматься созданием отечественного реанимобиля?

В это время на Рижском автобусном заводе затеяли глубокую модернизацию выпускаемого базового микроавтобуса. Поэтому основой всех вновь создаваемых модификаций должен был стать не РАФ-2203, а уже обновленный РАФ-22038.

Шкафчики для укладки реанимационного оборудования



Прекрасно зарекомендовавшие себя Mercedes оказались дороги и сложны в эксплуатации: на подстанциях скорой помощи не было оборудования для обслуживания импортных автомобилей, да и проблема с запасными частями очень скоро дала о себе знать.

У обновленного автомобиля усилили кузов и немного изменили оформление передка. Кроме того, машина должна была получить иную приборную панель, травмобезопасный руль, новые сиденья и отделку салона. На РАФ-22038 планировалось установить обновленную тормозную систему с вакуумным усилителем и передними дисковыми тормозными механизмами, новые шины на колесах. На опытных образцах РАФ-22038 также отработывали новую, более простую и надежную переднюю независимую подвеску типа «качающаяся свеча», разработанную в НАМИ. Но самое главное, на автомобиле был установлен новый двигатель ЗМЗ-402.10 мощностью 98 л.с. с бесконтактной системой зажигания.

Основными модификациями на базе РАФ-2203 должны были стать медицинские автомобили: реанимобиль РАФ-2914 и линейный автомобиль скорой медицинской помощи РАФ-2915. По проекту на них должны были быть реализованы все те изменения, которые планировалось внедрить на модернизированном базовом микроавтобусе.

Но, несмотря на все усилия, на заводе никак не могли запустить в производство модернизированный микроавтобус. Поскольку РАФ в основном был автосборочным предприятием, не производившим самостоятельно большую часть агрегатов для своих автомобилей, задержка происходила, как правило, по вине смежников. При этом некоторые новые элементы можно было внедрить немедленно.

Чтобы ускорить процесс обновления продукции, в 1987 году завод начал выпускать переходную модель РАФ-2203-01. Этот микроавтобус в общих чертах сохранил облик и оформление салона предыдущей «Латвии», но оснащался обновленным двигателем, усиленным кузовом и алюминиевыми бамперами. На базе частично модернизированного РАФ-2203-01 с 1988 года выпускалась медицинская версия РАФ-22031-01. Следующий этап обновления начался в 1989 году. Тогда удалось поменять оформ-

Реанимационный автомобиль РАФ-2914 с оформлением передней части, как у микроавтобуса РАФ-22038-01

ление передней части автомобиля, а потом и приборную панель с травмобезопасной рулевой колонкой. При этом многое еще оставалось недоступным — например, новая передняя подвеска или передние дисковые тормозные механизмы. Поэтому машинам второй волны модернизации присвоили временный индекс РАФ-22038-02. Вот на этом фоне Рижский автобусный завод попытался запустить в серийное производство первый отечественный специализированный реанимационный автомобиль РАФ-2914.

Не секрет, что при разработке этой машины рижские конструкторы пользовались опытом создания и эксплуатации финских автомобилей РАФ-Татго. И свою машину они создавали «по образу и подобию», но с учетом технологических возможностей собственного предприятия и отечественных комплектующих и материалов. По сравнению с базовым микроавтобусом, на РАФ-2914 на 400 мм увеличили высоту крыши, установив новую — из полимерного материала и усиленную трубчатым каркасом. Высота салона при этом составляла не менее 1800 мм. Медицинский отсек полностью изолировали от кабины водителя внутренней перегородкой со сдвижным матированным стеклом в центре, как это было сделано на РАФ-Татго.



Кабина водителя реанимационного автомобиля РАФ-2914

Кроме того, РАФ-2914 комплектовались аккумуляторной батареей увеличенной емкости (90 А·ч) и генератором мощностью 1,5 кВт. Некоторые машины имели систему кондиционирования салона и теплоэлектровентилятор для его обогрева. В обязательном порядке устанавливалась радиостанция с внешней антенной — ее вывод располагался с левой стороны кузова, сразу за водительской дверью. Для повышения плавности движения на РАФ-2914 применили несколько измененную подвеску с амортизаторами с увеличенным ходом.

Продолжение на стр. 10





РАФ-2914 «ЛАТВИЯ»



ВИА»





Основой всех вновь создаваемых модификаций должен был стать не РАФ-2203, а обновленный РАФ-22038

В салоне РАФ-2914 устанавливалась специальная гидросистема, с помощью которой можно было поднимать носилки с больным на необходимый уровень, изменять угол их продольного наклона, перемещать носилки в поперечном направлении. Одновременно гидросистема играла роль дополнительных

амортизаторов. Салон оборудовался светильниками на гибкой подставке и встроенным умывальником.

В обязательную комплектацию реанимационного автомобиля входили вакуумные шины, ковшовые носилки, дополнительные складные носилки, держатель для

подвески капельницы и баллоны для кислорода и закиси азота (10 л, 2 шт.), укладка врача-реаниматолога, переносной фонарь ФАГ-1. А дальше комплектация салона медицинским оборудованием могла варьироваться. В основном машины оснащали оборудованием отечественного производства: электрокардиостимулятором ЭК-СТ-Д, кислородным ингалятором КИ-3М, аппаратом для проведения анестезии АН-9, аппаратом для измерения артериального давления ИНДАУ-01, электрокардиографом ЭК1Т-03М, электрокардиоскопом ЭКСП-03, дефибриллятором ДКИ-Н-04 и т.д. Но возможна была и установка (видимо, по отдельным заказам) импортного оборудования производства Финляндии, Германии и других стран: погрузочное устройство для носилок *Tamro* с электроприводом, переносные (складывающиеся вчетверо) носилки, кардиокомплекс *Hellege ED-420* (с дефибриллятором), электроотсос *Laerdal*, система для анестезии *Selectatec*, вынос-



Серийный автомобиль РАФ-2914



Реанимационный автомобиль РАФ-2914 на службе у белорусских военных

ная укладка *Ambu*, пульсоксиметр *Pulsox-7*, санитарная сумка *Doctor Set*, операционный светильник *Bosch*. Общий вес специального оборудования составлял около 40 кг. Первые реанимационные автомобили скорой медицинской помощи РАФ-2914 изготовили в 1989 году. На тот момент завод еще не перешел на автомобили с новым оформлением передней части в стиле РАФ-22038, поэтому поначалу РАФ-2914 имели такой же передок, как и «переходные» микроавтобусы РАФ-2203-01. Но как только в серию

пошли микроавтобусы РАФ-22038-02 с обновленной внешностью, передок РАФ-2914 тоже изменился.

По свидетельству медиков, РАФ-2914 несколько проигрывал финскому аналогу как по качеству отделки и изготовления медицинского салона, так и по удобству пользования и расположению оборудования. Но в целом машина оценивалась довольно высоко, если учесть, что это был первый отечественный серийный реанимобиль, который стал массово поставляться

на станции скорой медицинской помощи. По крайней мере, по сравнению с обычным медицинским рафиком это был большой шаг вперед.

В первое время ежегодно строили до 200 автомобилей РАФ-2914. Формально выпуск реанимобилей продолжался в Латвии до 1997 года, но с развалом СССР производство практически сошло на нет. Возможно, в 90-х годах РАФ-2914 изготавливался в единичных экземплярах, по отдельным заказам.



К рекламной съемке РАФ-2914 для «Автоэкспорта» была подготовлена машина с решеткой радиатора, окрашенной в цвет кузова



На некоторых образцах задние фары подсветки зоны погрузки носилок прятались в специальные закрывающиеся ниши в надстройке крыши



Во второй половине 80-х годов на Рижском автобусном заводе активно шли работы по расширению ассортимента выпускаемой продукции за счет создания новых модификаций и вариантов исполнения микроавтобуса РАФ-2203. Зачастую новые машины создавались путем комбинации серийно выпускаемых элементов.

РАФ-2203-21

На Рижском автобусном заводе организовали выпуск пассажирских микроавтобусов РАФ-2203-21 с использованием «высокого» кузова реанимационного автомобиля РАФ-2914.

Не секрет, что для пассажиров, рафиков низкая высота крыши создавала неудобства, ведь продвигаться по салону можно было только согнувшись. И это при том, что задний ряд сидений располагался довольно далеко от входной двери. Выпуск кузовов с высокой крышей для реанимобилей подтолкнул конструкторов к тому, чтобы и пассажирскую версию оснастить подобной крышей.

Но поскольку такие машины не вписывались в общий производственный цикл (подвесные сборочные конвейеры на заводе в Елгаве не были рассчитаны на микроавтобусы с высокой крышей), их делали вместе с реанимобилями в цехе малых серий, который располагался в самой Риге, на старой территории завода.

Высокая крыша создавалась для специализированного автомобиля скорой медицинской помощи, поэтому по ее углам были предусмотрены ниши для проблесковых маячков синего цвета — на гражданской пассажирской версии РАФ-2203-21 эти углы пришлось закрывать обтекателями под цвет кузова.

РАФ-2915-02

Одновременно с реанимобилем РАФ-2914 создавался новый линейный автомобиль скорой медицинской помощи — РАФ-2915. Мало того, что базой для него должен был стать РАФ-22038 со всеми улучшениями и новинками, так еще и его медицинский салон во многом унифицировался с реанимобилем РАФ-2914. В результате машина стала значительно дороже.

Именно поэтому спросом продолжали пользоваться более простые «санитарки» РАФ-22031-01, которые массово выпускались, в том числе и с новым оформлением передка (после 1989 года). Но даже тогда, когда завод попробовал полностью перейти на выпуск РАФ-2915, базовым для него



Микроавтобус РАФ-2203-21 с высокой крышей

стал упрощенный вариант микроавтобуса РАФ-22038-02, поэтому медицинский автомобиль получил дополнительную «двоекку» в конце индекса — РАФ-2915-02.

В России в тот момент не было адекватной замены медицинскому рафику. Многие крупные города попытались вместо РАФ закупать импортные автомобили, которые

часто в самых минимальных (дешевых) комплектациях оказывались ненамного лучше «Латвий». Поэтому завод продолжал модернизировать свою продукцию и в 1995 году предложил потребителям обновленный медицинский автомобиль РАФ-2915-02М. Его основное внешнее отличие — несколько увеличенная высота крыши.

Линейный автомобиль скорой медицинской помощи РАФ-2915-02



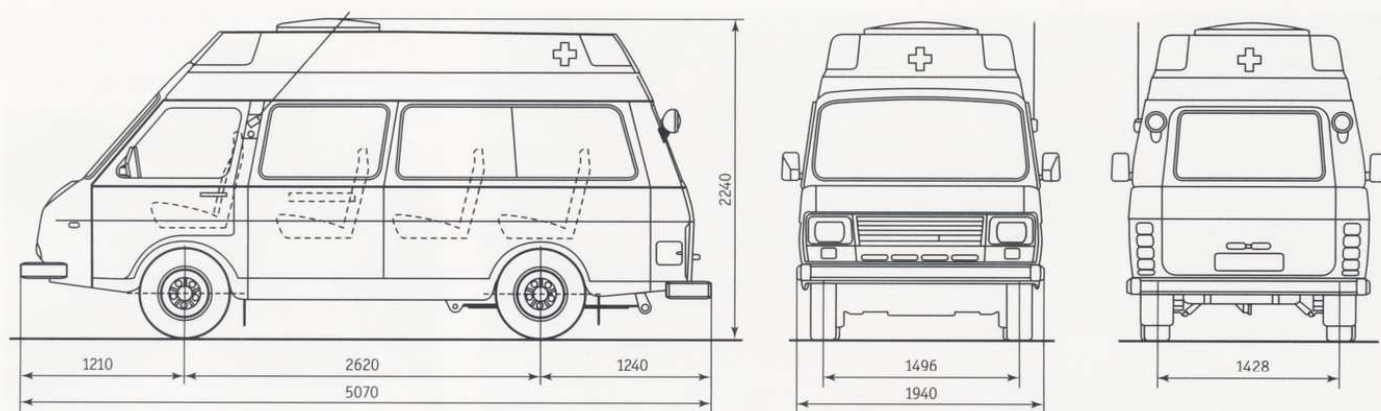


Схема автомобиля РАФ-2914 «Латвия»

Технические характеристики РАФ-2914 «Латвия»	
Общее число мест, включая водителя	7
Число мест для медицинского персонала	4
Количество мест для носилок	2
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при 90 км/ч	16,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60-3М
Генератор	Г16.3701
Реле-регулятор	13.3702
Стартер	СТ230-Б1
Свечи зажигания	A14B
Размер шин	185/82P15
Масса, кг	
полная	2760
снаряженная	2370
Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм	
под передней осью	190
под задней осью	175
Наименьший радиус поворота, м	
по следу наружного переднего колеса	5,5
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с трехгребневым роликом	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, с поперечными рычагами; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных усиленных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	

Тормоза	
рабочие — колодочные на все четыре колеса; привод гидравлический от педали	
стояночный — колодочный на задние колеса, с механическим приводом от рычага	
Коробка передач	
механическая четырехступенчатая, синхронизированная	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения	
Передаточные числа	
I — 3,50; II — 2,26; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 3,54	
Главная передача	
гипоидная; передаточное число — 3,9	
Двигатель	
ЗМЗ-402.10, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый	
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
Карбюратор	
К-151, двухкамерный с падающим потоком	
Максимальная мощность	
98 л.с. при 4500 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
180,4 Нм при 2400-2600 об/мин	



Командор Брант

История микроавтобусов РАФ будет неполной, если не рассказать об удивительном человеке — Валдисе Бранте, посвятившем свою жизнь автомобильным путешествиям.

Валдис Брант родился в Риге 12 сентября 1943 года. Любовь к автомобилям и дорогам привела его на Рижский автобусный завод — он стал инженером-испытателем. Возможно, именно ему пришла в голову идея организовать в 1977 году трансконтинентальный автопробег через весь Советский Союз — из Лиенаи до Владивостока — на микроавтобусах «Латвия». Организаторами выступили Рижский автобусный завод и газета «Социалистическая индустрия», освещавшая вопросы развития советской промышленности. Назывался этот автопробег «От океана до океана», хотя фактически он проходил от берегов Балтийского до берегов Японско-

го моря. Чтобы придать вес мероприятию, его приурочили к 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Командором автопробега стал Валдис Брант. В автопробеге участвовали три микроавтобуса РАФ-2203 «Латвия», выпуск которых только что наладили в новых производственных корпусах Елгавы. Менее чем за два месяца микроавтобусы преодолели 16 тыс. км. От прямого пути предусматривались некоторые «идеологические отклонения» — в частности, в село Шушенское, где В. И. Ленин отбывал ссылку и строилась гигантская Саяно-Шушенская ГЭС, а также на строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ), объявленной всесоюзной ударной комсомольской стройкой.



Микроавтобус РАФ-2203, принимавший участие в трансконтинентальном автопробеге в 1977 году



Заводским испытателям этот пробег позволил проанализировать эксплуатационные качества новых микроавтобусов не в «стерильных» условиях автополигона, а в реальной дорожной обстановке, в том числе в экстремальной, ведь часть маршрута проходила по временным грунтовым и грейдерным дорогам. Обратно на завод машины возвратились по железной дороге.

Во второй половине 80-х годов автопробеги шли буквально один за другим: в 1984 году — автопробег Рига—Астрахань—Самарканд—Ленинабад (Памир, Тянь-Шань), в 1985 году — Рига—Ашхабад—Ташкент—Иркутск (Средняя Азия, Байкал), в 1986 году — поездка на Кавказ.

А летом 1988 года состоялся новый трансконтинентальный автопробег по маршруту Рига—Владивосток. Правда, теперь его организатором выступило Министерство автомобильной промышленности СССР, поэтому помимо двух микроавтобусов РАФ-2203 «Латвия» в автопробеге приняли участие новые советские легковые автомобили: два ЗАЗ-1102 «Таврия», ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109, два «Москвича-2141» и ГАЗ-3102 «Волга».

Более представительным стал и журналистский пул — пробег освещали Телеграфное агентство Советского Союза (ТАСС), Гостелерадио СССР и общество «Знание» РСФСР. В автопробег отправилась небольшая лекторская группа из профессоров, включая руководителя пробега Ю. П. Гуцу. В качестве спонсоров были привлечены 21 отечественная и четыре зарубежных фирмы, в том числе Shell и Olivetti.

От Минавтопрома СССР в пробеге участвовали кандидат технических наук К. Ю. Сытин (технический руководитель, НАМИ), кандидат технических наук О. В. Майборода (автополигон НАМИ) и инженер-испытатель Валдис Брант. Водителями-испытателями были М. Г. Аверин, А. П. Христов (ЗАЗ),

Н. В. Макеев (ВАЗ), Ю. Н. Воробьев, А. Г. Вертянкин (АЗЛК), В. А. Ушаков (ГАЗ), Г. Г. Кучменко, Е. В. Носов (РАФ).

В каждом городе, расположенном на трассе пробега, специалисты Минавтопрома проводили пресс-конференции, встречи с населением на стадионах, заводах, в воинских частях, где рассказывали о развитии отечественного автомобилестроения, отвечали на вопросы, давали консультации.

Основная задача автопробега не изменилась — определить надежность серийных легковых автомобилей нового поколения и дать их сравнительную экспертную оценку применительно к различным дорожным и климатическим условиям, а также познакомить население с новой автомобильной техникой.

Во время пробега проводилась комплексная экспертиза каждого легкового автомобиля как минимум тремя водителями: по единой методике и пятибалльной системе они оценивали автомобили по 150 конструктивным и эксплуатационным параметрам, эргономике и ездовым качествам. По мнению экспертов, средняя оценка в баллах распределилась следующим образом: ВАЗ-2109 — 4,7; ВАЗ-2108 — 4,6; «Москвич-2141» — 4,5; ЗАЗ-1102 «Таврия» — 4,4; ГАЗ-3102 — 4,4 балла. Потребительская оценка микроавтобусов РАФ не проводилась, так как в советское время они не предназначались для продажи в частные руки.

Зато обновленные микроавтобусы «Латвия», участвовавшие в автопробеге, имели большой люк в крыше, который полюбили не только кино- и фоторепортеры, но и водители-испытатели, ведь температура в салоне нередко поднималась до +50 °С. Кроме того, микроавтобусы РАФ имели переднюю независимую подвеску типа «качающаяся свеча» и тормозную систему с передними дисковыми тормозами — поведение этих новых агрегатов в дальней дороге находилось под пристальным вниманием заводских испытателей.

Все девять автомобилей, преодолев 13 500 км, финишировали во Владивостоке. Обратная транспортировка автомобилей и участников пробега в Москву выполнялась на самолете Ан-124 «Руслан». По окончании пробега все автомобили были представлены на ВДНХ СССР.

В 1989 году Валдис Брант принял участие в кругосветном путешествии. Инициаторами проекта выступили итальянцы, а мероприятие называлось «Караван Колумба». С советской стороны участвовали автомобили «Москвич», «Лада» и микроавтобус



Микроавтобус РАФ-22038 сопровождает колонну легковых автомобилей в автопробеге 1988 года

РАФ (его вел Брант), остальные машины — с итальянской стороны. Стартовали в Риме, потом через всю Европу и через весь Советский Союз доехали до Владивостока, где погрузились на корабль и пересекли Тихий океан. Далее до Портленда и Нью-Йорка через всю Америку. Затем вновь на корабле пересекли Атлантический океан и финишировали в Женеве. Весь маршрут — 37 тыс. км. Итальянцы были уверены, что всю дистанцию можно преодолеть за 100 дней, однако путешествие растянулось на пять месяцев. Итальянцам оно обошлось в миллион долларов, а Советскому Союзу — в 500 тыс. руб.

Когда Рижский автозавод закрылся, Валдис колесил по дорогам мира на разных автомобилях. Он был участником многочисленных ралли: в 2002 году — «Крыша мира» (Рига-Тибет-Рига на ГАЗ-66),

в 2003 году — «Калевала» (по Карелии на ГАЗ-66), в 2005 году — «Врата солнца» (Рига-Буэнос-Айрес, 19 тыс. км по странам Латинской Америки на Mercedes-Benz 1113), в 2007 году — «Африканский пояс» (Рига-Кейптаун на Mercedes-Benz 1113), в 2009 году — по Средней Азии на Mercedes-Benz 1113.

И сегодня неутомимый характер Валдиса Бранта дает о себе знать — летом 2017 года он готов вновь принять участие в трансконтинентальном автопробеге до Владивостока... на микроавтобусах «Латвия»! В 2017 году исполняется 40 лет тому самому первому автопробегу на трех микроавтобусах «Латвия», который во многом предопределил судьбу этого человека. В путь отправятся три специально отреставрированных и подготовленных к этому путешествию микроавтобуса РАФ-2203.



Автомобили, принимавшие участие в трансконтинентальном автопробеге 1988 года. На снимке видны оба микроавтобуса РАФ

Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его на www.deagoshop.ru

Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей: заказ возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



УАЗ-33036

DeAGOSTINI

16+

RCforum.ru

