

Халат для РАФа

Федор Лапшин
Фото Музея Транспорта Москвы,
из архива автора и Главархива Москвы



В АР №8, 2025 мы подробно рассказали про Победу-такси, которую восстановил Музей Транспорта Москвы, а теперь — РАФ-22031 скорой помощи, отреставрированный этим же музеем. Хотя получилось красиво, реставраторы допустили пару заметных ошибок... О них, о самой модели и ее оснащении — в нашем обзоре.

Когда я был маленьким и бабушка чувствовала себя плохо, ей вызывали скорую помощь. Я, встав на коленки на подоконник, смотрел на микроавтобусы, которые приезжали к подъезду: поначалу это были круглоносые РАФы-977, сперва просто белые, а потом с красными полосами, позже — более современные РАФы-2203. Уже недавно я водил по Санкт-Петербургу

РАФ-2203 — только не санитарный, а обычный. В детстве он казался крупным, а в действительности на удивление маленький (габаритная высота — меньше двух метров) и с очень мягкой подвеской. Ведь задние рессоры были взяты от Чайки, а в остальном этот рафик базировался на агрегатах и узлах Волги ГАЗ-24.

Итак, до середины семидесятых в скорой помощи служили РАФы-977 — точ-

нее, медицинские версии 977И, а позже 977ИМ: их выпуск начался в 1962 и 1969 годах соответственно. Это были первые в нашей стране массовые медицинские микроавтобусы: помимо врачебного оборудования, они впервые оснащались мигалкой (примитивной, где три лампочки вспыхивали внутри желтого плафона), электросиреной — могучим ревуном С60, который издавал вой типа «воздушная тревога», — и сюда стандартно ставилась радиостанция, ламповая и тяжеленная АРС-2. Из 20 тысяч рафиков, которые эксплуатировались к 1971 году в СССР, половина были санитарными.

Но в том же 1971-м появился прототип нового микроавтобуса РАФ-2203, а в 1972-м — скорой помощи РАФ-22031, еще с предварительным дизайном. Конструкторы опередили время: в стране еще не был принят ГОСТ для раскраски и оснащения спецтранспорта, а новый рафик нес красную полосу по периметру и был оборудован синей мигалкой.

Ну а поскольку новую серию было невозможно выпускать на прежней фабрике в Риге, то смена модельного ряда потребовала постройки нового завода в соседней Елгаве. А теперь — хронология событий.

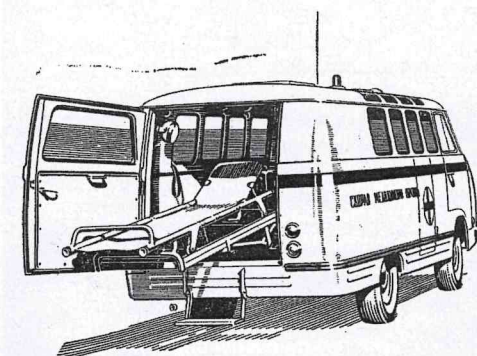


Рис. 6. Автомобиль скорой медицинской помощи РАФ-977И



Рис. 2. Автомобиль РАФ-22031 скорой медицинской помощи



РАФ-977ИМ московской скорой помощи спешит на вызов

Среди отличий РАФа-22031 — задняя подъемная дверь и задний наружный прожектор

1974. На выставках «Здравоохранение» и «50 лет советской автомобильной промышленности» демонстрируются предсерийные образцы нового РАФа скорой помощи. Базовое оснащение такое же, как у РАФов-977: носилки (основные и дополнительные подвесные), аппараты для наркоза и искусственного дыхания, отопитель. Запаска, увы, осталась в салоне, справа. Однако на левой стене появился шкафчик из ДСП, вместо переднего откидного сиденья поставили поворотное кресло, по заказу машину могли комплектовать кардиоскопом, кардиографом, дефибриллятором и так далее.

1975. Газета Известия рапортует о завершении строительства завода микроавтобусов: «На площади в 35 гектаров раскинулись корпуса новых цехов. Рядом вырос благоустроенный поселок автомобилестроителей. <...> У новой машины РАФ-2203 — 12 мест. Со вкусом оборудован салон. Улучшены динамические качества машины, ее вентиляционная система. На базе нового рафика создается широкий ассортимент специализированных машин...»

В том же году Известия публикуют письмо водителя с резкой критикой качества скорых на базе прежних РАФов-977. «Все работники нашей станции скорой помощи с нетерпением ожидали прибытия новых машин РАФ-977 из Риги. Когда автобусы прибыли в Тулу, то мы были удивлены их внешним видом. Кузова во многих местах продавлены, и все они как будто в пятнах, подкрашены кистью. Крыши и того хуже — в трещинах, краска отходит. При передвижении в сырую погоду в салон попадает грязь и вода из-под колес, да и сверху протекает. Неужели не совестно рабочим рижского завода собирать такие машины, а отделу технического контроля — давать им путевку в жизнь?»

Принимается ГОСТ 21392-75 «Транспортные средства оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, специальные световые и звуковые сигналы». Для скорой помощи принят белый цвет с красными полосами и красными передними дверями, цвет проблескового маячка — синий.

1976. Выпуск новых скорых еще не начался, зато с конвейера стали сходить маршрутки. Известия, 2 июля: «В течение

трех месяцев микроавтобусы РАФ-2203 проходили испытания на столичных магистралях. Новая машина полностью отвечает требованиям маршрутного такси».

1977. Известия, 26 мая: «С конвейера завода сошла первая серийная партия автомобилей скорой медицинской помощи Латвия РАФ-22031. В салоне микроавтобуса, оборудованного под передвижную больницу, установлена современная медицинская аппаратура. У новой машины увеличена мощность двигателя. Имея отличную маневренность, она развивает до 120 километров в час». Я бы, конечно, побоялся разогнаться на рафике до такой скорости, да и автомобиль в целом оказался не столь прекрасным, как представлялось.

1978. В начале января Известия публикуют разгромную статью «Скорая просит помощи». «Новенькие машины въехали в гараж, и радость сменялась недоумением и разочарованием. На что завод потратил столько времени? Зачем надо было присылать РАФ на испытания, спрашивать мнения сотрудников, обещать устранить огрехи, неполадки. В основном они какими были, такими и остались. Мало того, появились неудобства, которых раньше не было».

Оказалась крайне неудобна задняя подъемная дверь: чтобы не удариться, надо было сильно пригнуться. «Синяки и шишки в первый же день набили многие». Заднюю поворотную фару теперь разместили снаружи (у РАФа-977 она была внутри), а в салоне оставили только тусклое освещение. «П plafон, который был в машине, присланной на испытания, снят». Без хорошего света — ни измерить давление, ни отмерить содержимое ампулы. Крепление капельницы оказалось ненадежным, она могла сорваться и упасть. Для другого медицинского оборудования завод снял крепления и расставил его как попало: «Когда машина в пути, оно ползает по полу салона».

«Машина неудобная, — подтверждает главный инженер автобазы скорой помощи А. Романов. — Шоферы сами, с помощью болтов, дрели и подручных средств, крепят аппаратуру в салоне. Даже рации мы должны устанавливать сами. Еще одна беда — щели в кузове, приходится их заделывать. Нет сирен, которые совершенно необходимы...»



1972 г., первый образец РАФа-22031 выходит из ворот еще старого завода в Риге. Обратите внимание на вид цеха и экспериментальный дизайн машины



Более поздний опытный образец: клыки на бампере и такой маяк серийно не устанавливались, вентиляционная решетка на борту упразднена примерно в 1976 г.



РАФ-22035 — автомобиль централизованной перевозки крови (АЦПК)



Предсерийный РАФ-22031 на выставке «Здравоохранение-74» в Сокольниках



Конструкторы Рижской автобусной фабрики, 1980 год. Квадратные указатели поворотов под бамперами РАФов начали устанавливать с 1979 г.

Дело в том, что в плотно скомпонованном моторном отсеке РАФа-2203 не нашлось место для громоздкой электросирены, которая стояла под кабиной РАФов-977, и вместо нее установили две примитивные слабенькие бибиалки с чередованием тона.

Почти через полгода после критической статьи последовало публичное покаяние (а скорее, отписки) Минавтопрома и Елгавского горкома партии в тех же Известиях. «На директора завода и начальника ОТК наложены строгие административные взыскания. <...> Всем автомобилям первой партии отправлены радиостанции <...> сейчас рации устанавливаются на заводе. Принимаются меры к тому, чтобы оснастить каждый РАФ-22031 наркозным аппаратом и капельницей, поставить дополнительные светильники. <...> Вынесены строгие партийные взыскания главному технологу и начальнику инструментального отдела».

1980. РАФы-22031 массово сходят с конвейера и служат на подстанциях, но специалисты понимают: для линейной работы (вызов к бабушке с давлением, перевозка больного с переломом и т. д.) эти машины подходят, а вот для серьезной (реанимация, выезд на место ДТП) —

нет. Потолок очень низкий (метр сорок), врачам не развернуться, специальное оборудование размещать негде, в потоке машина теряется.

Поэтому на выставке «Здравоохранение-80» впервые демонстрируется плод сотрудничества СССР и Финляндии — реанимобиль TAMRO-РАФ. Этот проект заслуживает отдельного повествования: финны, взяв за основу рафик (еще были варианты на базе Волги-универсала и УАЗа-452), сделали скорую по европейским стандартам. Крыша — высокая, левая стенка глухая, и на ней изнутри распо-



В кабине (на фото РАФ-22031) — руль от Волги и большой кожух двигателя



На снимке А. Князева (Москва) около института Склифосовского справа видна машина с нестандартным набором спецсигналов — кардиологическая или тому подобное

ложена масса оборудования. Список оснащения занимает семь страниц: среди прочего — носилки с системой гидроподъема, кондиционер, подогреватель двигателя от 220 В, а вместе с машиной поставлялся даже пылесос. Естественно, кузов со всем оборудованием весил немало, но опять же в списке стандартного оснащения — усиленные пружины и ресоры подвески.

Наконец, машину было прекрасно видно (лимонная с алым расцветка, спецсигналы на крыше спереди и сзади, проблесковая фара на бампере) и слышно. В оснащение входила электронная СГУ (сигнально-громкоговорящая установка) — как правило, невиданная у нас американская Federal Signal PA-300 с тремя типам электронных сирен и «крякалкой».

В течение дальнейшего десятилетия финны поставляли к нам TAMRO-РАФы целыми партиями, которые различались оснащением. Были случаи, когда номерные знаки со списанного TAMRO-РАФа переставляли на новый, пришедший на смену. Медики берегли эти машины: еще

в середине девяностых я встречал такую реанимацию в Москве. А что же сам РАФ?

1984. Журнал «Техническая эстетика» публикует дипломную работу Свердловского института архитектуры — эскиз отечественного реанимобиля РАФ с высокой крышей, только бело-красного, окрашенного по ГОСТу. Но время этой машины еще не пришло.

1986. Качество рафиков удручает: в феврале 13% новых машин было возвращено госприемкой на доработку, поскольку в одном экземпляре находили до 80 дефектов! И в это время завод решается на обновление модели. РАФ-2203 обрел новую пластиковую маску, усиленные каркас кузова и оконные рамы, улучшенную вентиляцию, большой люк на крыше, наконец, мотор ЗМЗ-402 вместо ЗМЗ-24Д и передние дисковые тормоза. Естественно, на этой базе появились и скорые, включая долгожданный реанимобиль.

1988. Известия публикуют статью о состоянии скорой помощи: в ней гово-



Веселая бригада из столичного Зеленограда около линейного РАФа-22031. Антенна радиостанции Гранит-М врезана в правое крыло



1977 г., фото В. Зубарева. Около московской клиники имени Сеченова — РАФ-22031 раннего выпуска с мигалкой-«таблеткой» неопознанной модели

рится, что на местах урезают нормы бензина, а в прошлом году 600 сотрудников службы получили травмы при авариях. Причины травм — отсутствие ремней безопасности, кроме водительского, и «недопустимое состояние машин, из рук вон плохое техобслуживание».

Автоэкспорт публикует красочный каталог обновленных РАФов: скорая помощь теперь именуется РАФ-2915, новый реанимобиль «по типу TAMRO» — РАФ-2914. У скорой из-за большого люка пришлось отказаться от «горбика» для антенны и мигалки: маячков теперь два, прямо на крыше, антенна крепится наискосок за водительской дверью.

У реанимобиля, как и у финского прообраза, — пластиковая крыша, поднятая на 40 см, доработанная подвеска и масса оборудования, включая носилки с гидроподъемом. Любопытно, что вместо привычных мигалок конструкторы встроили синие плафоны по углам крыши. Реанимобиль экспонируется в закрытой части экспозиции Автодизайн-88 на ВДНХ, рядом с мазовской Перестройкой.

1989. Реклама и описание «операционной на колесах» РАФ-2914 публикуются в различных изданиях, включая рижский журнал «Наука и техника» и московский «Автомобильная промышленность». Известия пишут, что РАФ способен ежедневно производить до 100 реанимобилей.

1990–1991. Закупки TAMRO-РАФов прекратились, финны показывают в Москве опытный реанимобиль на чешском шасси Avia: заявленный срок его служ-

бы — десять лет против пяти у РАФов. Обычные рафики еще производятся вовсю: в 1990 году сделано 17 тысяч микроавтобусов РАФ, из них 8000 — машины скорой помощи. Но объемы выпуска начинают падать, хотя пока и некритично: в 1991-м выпущено 15 тысяч РАФов.

1992. Советского Союза больше нет, и, поскольку ГОСТы СССР уже не соблюдаются, санитарные рафики окрашивают упрощенно — зачастую без полос, в белый или желтый цвет. «Вечерняя Москва» сообщает в сентябре, что город по-прежнему приобретает медицинские РАФы и намерен купить тысячу машин.



«Двадцать вызовов за сутки сделал доктор очень чуткий: трех отправил в вытрезвитель, патрулю сдал двух солдат, двум потрогал лоб горячий, замгорздрава свез на дачу...» А. Розенбаум на ленинградской подстанции скорой помощи



Рафик четвертого, «кремлевского», Главного управления при Минздраве СССР

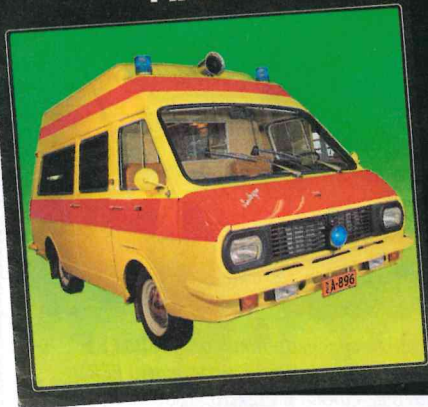


Новая профессия: машина ГАИ, переделанная из скорой в Кирове



На моем снимке 1988 г. — скорая с включенными мигалкой и противотуманками на Ленинском проспекте Москвы

МАШИНА СКОРОЙ ПОМОЩИ ТАМРО RAF



Финские реанимобили ТАМРО-РАФ выглядели и были оснащены фантастически: яркая расцветка, высокая крыша, кондиционер, масса светотехники и оборудования



На крышу рафика из Шахт поставили сирену от РАФа-977 (позади мигалки)...



...а на крышах машин из Кирова, видимо, импортные электросирены

1993. Известия пишут о плачевном состоянии скорых: половина РАФов не может выйти на линию, опоздания на вызов достигают восьми часов и больше! А водители даже снимают на ночь с машин рации, чтобы не украли...

Завод РАФ пытается спасти положение при помощи разных версий, включая новые грузовые. В моем архиве есть коммерческое предложение инженерно-технического центра завода на поставку в Россию рафиков по «договорной цене» от 5500 до 8900 долларов. Минимальная партия — одна штука, в конце письма — даже домашний телефон исполнителя. В общем, «купите у нас хоть сколько-нибудь и в любое время дня!»

1994. РАФ презентует в Риге лебединую песню — круглобкий прототип переднеприводного микроавтобуса РАФ Стилс в медицинской версии. Он построен явно с расчетом на внимание западных партнеров: на носу вместо красного креста — синяя «звезда жизни», на крыше — немецкая светосигнальная установка Hella. Правда, под кабиной — мотор ЗМЗ-406 с коробкой передач от Волги ГАЗ-3105. Проектная стоимость подготовки производства — 500 млн долларов, которые взять неоткуда... Ожидалось, что на презентацию придет президент ГАЗа Николай Пугин, чтобы выкупить 33,4% акций РАФа, но этого не произошло.

1995. В этом году РАФ выпустил 4354 автомобиля. Мой давний друг и прекрасный «грузовой» журналист Александр Солнцев пишет в Известиях, что «несмо-

тря на преклонный возраст, РАФ-2203 по-прежнему составляет основу парка карет скорой помощи. Причина тому — отсутствие подходящих машин местного производства, относительно невысокая, порядка 7000 долларов без учета налогов, стоимость, и доступные запчасти, поскольку львиная доля узлов и агрегатов для рафиков производится в России. Но по мере расширения гаммы полутоннажных автомобилей на ГАЗе и Брянском автозаводе латвийские микроавтобусы будут вытеснены с российского рынка.

1996. РАФ вновь попытался наладить бизнес с ГАЗом, показав на Московском автосалоне опытную скорую со своим модульным кузовом на шасси Газели. Рижане предполагали собирать у себя 2000 «Газелей-ambulance» в год. Но это уже не имело смысла, поскольку сам ГАЗ привез на тот же автосалон типовую Газель скорой помощи, которая пошла в производство — и, как ожидалось, стала быстро вытеснять рафики.

1997. С января по август РАФ сделал всего 66 микроавтобусов, и к концу года производство здесь остановилось навсегда. Говорят, последним экземпляром стала скорая помощь...

Как мы уже упоминали, серийные РАФы-22031 оказались безголосыми: слабые поперечные бибикалки были неразличимы в шумном потоке, и я ни разу не слышал, чтобы водители их включали. Александр Розенбаум, который работал врачом скорой помощи, пел: «Приходите, покатаем, под сиреной летаем белыми ночами ленинградскими». Думается, он имел в виду мигалку.

Иногда на местах на крышу монтировали роторные электросирены (где-то их брали от списанных РАФов-977, где-то от другой, пока не опознанной мной техники). Но в Москве я не встречал ни одного РАФа-22031 с такой сиреной.

Фото: Михаил Владимировский



Московский автосалон 1995 года: перед РАФом Стилс — будущий главный редактор Авторевю Игорь Владимировский



На снимке из проспекта Автоэкспорта 1988 г. — обновленные РАФы моделей 22038 (микроавтобус), 2915 (скорая) и 2914 (реанимобиль) на фоне Риги



Дипломный эскиз реанимобиля РАФ, Свердловск, 1984 г.

Что касается мигалок, то сюда ставили стандартные в СССР синие проблесковые маячки FER из ГДР — сперва ранние, с плафоном типа «рюмка», затем с плафоном типа «стакан». Впрочем, в разных городах (например, в Кирове и Красноярске) работали РАФы с польскими мигалками Elektra: возможно, это было связано с временным отсутствием FERов на складе завода. Мигалками из Польши у нас обычно оснащали пожарные и ком-



Реанимобиль РАФ-2914 образца 1988 г. — еще с несерийной белой решеткой

мунальные машины, а вот милиция их не жаловала из-за шумного моторчика.

Еще кое-где — даже в Ленинграде, — мигалки скорой могли быть не синими, а оранжевыми: ведь они тогда тоже считались спецсигналом. В моей коллекции есть «горбик» от скорой помощи из Тольятти как раз с оранжевой Электрой! А вот что за маячки, включая загадочные плоские «таблетки» (причем как синие, так и оранжевые), стояли на опытных



На Автосалоне-96 РАФ показал образец скорой со своим модульным кузовом на базе Газели...



...но сам ГАЗ там же заявил о начале серийного выпуска Газелей скорой помощи с цельнометаллическим кузовом



На музейный автомобиль зачем-то поставили аэродромную радиостанцию Кремница-А (слева) и антенну от рации МВД Пальма. Внизу — эти экспонаты из моей коллекции



Правильные радиостанции для скорой: Гранит-М и более поздний Лен-В

и ранних РАФах-22031, не может сказать ни один коллекционер, включая меня. Отдельные РАФы скорой помощи, переоборудованные под кардиологические и прочие специальные машины, старались выделить в потоке: на автобазах сюда ставили большие противотуманки, по две-три мигалки, иногда даже СГУ-60. Отдельно надо упомянуть рафики четвертого управления Минздрава СССР («кремлевского»), которые работали в Москве. Они были с обычной, низкой крышей, тоже бело-красные и с номера-

ми МОА, но отличались от стандартных скорых. Во-первых, у них по периметру шел красный пояс без надписей, нижняя юбка кузова тоже была красной. Во-вторых, на переднем крыле стояла антенна немецкой радиостанции Telefunken: на таких работало четвертое управление. А на крыше, как у тогдашних реанимобилей Mercedes, — зычные хромированные дудки немецкой пневмосиры Martin-Horn с компрессором. Вот они уж орали так орали: членов ЦК надо было обслужить без промедления! Наверняка и набор медицинского оборудования был другим, нежели для простых смертных. Теперь — про машину, восстановленную Музеем Транспорта Москвы. На интернет-сайтах взахлеб пишут, что она «восстановлена в идеал»: действительно, мастера постарались, превратив ржавый автомобиль «под списание» в отлично отреставрированный ходовой экспонат со всеми принадлежностями. Да и салон впечатляет: кресла, шкафчик, даже оборудование на его полках. И все бы хорошо, вот только...

Во-первых, надпись «Скорая медицинская помощь» на красной полосе неаутентична: сам завод наносил ее по трафарету, с разрывами в буквах, а тут — современный «сплошной» шрифт. Но это полбеды.

А беда в том, что реставраторы поставили на машину вообще не ту рацию — и не ту антенну! В СССР скорой помощи, такси и аварийным службам был выделен частотный диапазон

33–46 МГц (так называемый Low Band с длинной антенной, примерно как у нынешних Си-Би-радиостанций), а милиции, пожарным и аэродромным службам — 146–174 МГц (с более короткой антенной).

Металлический «горбик» на крыше санитарных РАФов, похожий на перевернутый тазик, сделали специально для антенны-«удочки»: в походном положении она лежала почти горизонтально, чтобы не цепляться за ветки и провода, а при необходимости увеличить дальность связи поднималась ручкой из салона. Позже, например в Москве, антенну для упрощения врезали в переднее правое крыло, как у «кремлевских» РАФов.

Так вот. Сперва на РАФ-22031 ставилась радиостанция Гранит-М (М — модернизированная), потом ее наследник Лен-В (В — воронежский). Даже в руководстве по эксплуатации рафиков черным по белому написано: «Автомобили РАФ-22031, поставляемые учреждениям Министерства здравоохранения, укомплектовываются радиостанциями Лен», и есть подробные схемы размещения-подключения.

Однако на музейную машину вместо Лена-В, который свободно продается на Авито, смонтировали... радиостанцию Р-838К Кремница-А для аэродромных служб! Она родом из позднего СССР (конец 80-х — начало 90-х), работает вообще в другом диапазоне и очень редкая сегодня. Еще была аналогичная Р-838 Виола-А для МВД (она отличалась только названием), но тут стоит именно аэродромная модель.

Скорее всего, реставраторы просто увидели, что микротелефонная трубка здесь такая же, как у скорых на кадрах старой фото- и видеосъемки! С таким же успехом можно было смонтировать любую другую радиостанцию, оснащенную этой же стандартной трубкой МТ-69, — хоть милицейский Маяк, хоть Лен-В из Болгарии, который шел в сельское хозяйство, хоть обкомовский радиотелефон Алтай. (Говорят, в поздние времена на некоторые ско-



Скорая Музея Транспорта Москвы до реставрации, рядом — рафик-такси



У меня есть «горбики» от РАФов из Омска и Тольятти с мигалками FER (1978 г., синяя) и Elektra (1980 г., оранжевая). Антенна спереди — от Лена-В, сзади — от Гранита-М

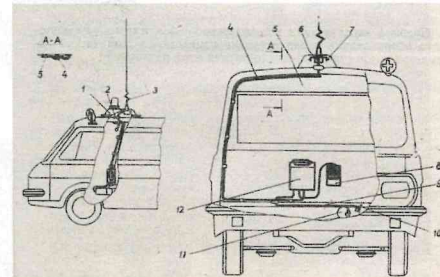


Схема установки радиостанции Лен и ее антенны на РАФ-22031



Трубка МТ-69, которую держит врач, может ввести в заблуждение: такие были в СССР у разных раций

рые действительно ставили Алтай для звонков в город, но я такие машины не встречал).

Если вы думаете, что это все, — так ведь нет. Потому что к «горбик» на крыше РАФа реставраторы прикрепили чужеродную короткую антенну даже не от Кремницы/Виолы, а от их предшественницы Пальмы 70–80-х годов — для милиции и пожарных, но никак не для скорой помощи. В итоге получился, увы, обычный для отреставрированных машин спецслужб винегрет: «Поставили что-то из советских времен, и так сойдет...»

Но одно дело — частные владельцы ретроавтомобилей, и другое — Музей Транспорта Москвы. Сперва здесь тщательно, но неправильно восстановили Победу-такси (не та окраска, не та обивка салона), теперь — санитарный РАФ. Ради чего мэрия тратит огромные деньги на реставрацию, если при виде таких машин станут морщиться специалисты?

А если хотите посмотреть на РАФ-22031 с правильными надписями и правильной рацией, посетите прекрасный Музейный комплекс гражданской и военной техники в Верхней Пышме под Екатеринбургом. Кстати, я мечтаю туда однажды попасть — и вам рекомендую. □

Качество реставрации отличное, но надпись должна наноситься по трафарету

