

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



№ 26



РАФ-2203 «ЛАТВИЯ»

АВТОМОБИЛЬ-«МНОГОСТАНОЧНИК»
ОТ ДИЗАЙНА ДО КАЧЕСТВА
ТРАНСПОРТ ОЛИМПИАДЫ-80

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №26, 2010

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,

125315, Россия, г. Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,

125315, Россия, г. Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:

Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»

Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»

Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:

Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,

ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,

«Автолегенды СССР»

Печать: Типография ОГДА, Италия

Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,

39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;

2: ООО «Де Агостини»;

3, 4: частная коллекция

Максима Шелепенкова;

5: (центр, верх, низ) частная коллекция

Максима Шелепенкова;

5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;

6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;

6: (низ) частная коллекция

Максима Шелепенкова;

7: (центр, верх) частная коллекция

Максима Шелепенкова;

7: (центр, низ) частная коллекция

Дениса Дементьева;

7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;

8/13: ООО «Де Агостини»;

15: (все) частная коллекция

Максима Шелепенкова;

задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобили РАФ-2203 «Латвия»
любезно предоставлены
Музеем военной автомобильной техники
Рязанского военного
автомобильного института
и Сычкиным Василием Никифоровичем.
Заказ экскурсий по телефонам:
+7 (4912) 93-94-74, +7 (920) 952-40-22.**





Юркие и вместительные микроавтобусы РАФ в советское время можно было встретить по всей стране. Они работали маршрутными такси, выполняли обязанности карет скорой помощи, служили надежными помощниками в дальних командировках. Их любили, и со временем ласково-уменьшительным словом «рафик» жители страны Советов стали называть любой микроавтобус, независимо от его марки и страны происхождения.

Работа над новой моделью микроавтобуса началась в Риге в 1963 году. В это же время руководство страны провозгласило приоритет химической промышленности. Инновационные материалы стали активно внедряться во всех отраслях промышленности, в том числе и в автопроме. Новый автомобиль на Рижской автобусной фабрике (РАФ) решили делать пластмассовым, из армированного стекловолокна, которое все более входило в моду в автокузовостроении. В Латвии это была первая попытка применения стеклопластика, поэтому вместе с конструкторской группой (главный конструктор В. Силс) работала группа химиков во главе с А. Роскалнсом. Внешним видом будущего микроавтобуса, получившего обозначение РАФ-982, занимались художники и дизайнеры под руководством И. Акиса. Смещение Н. Хрущева с должности Генерального секретаря ЦК КПСС в 1964 году пагубно отразилось на этом проекте. В стране были приостановлены работы по изучению неметаллических материалов. Новое

руководство РАФа поспешило свернуть проектирование стекловолоконного кузова, тем более что в 1965 году единственный изготовленный опытный образец РАФ-982 при возвращении с показа из Москвы попал в серьезную аварию, в которой пострадали пассажиры. Это и послужило поводом для прекращения на РАФе экспериментов с пластмассовыми кузовами. Правда, в 1970 году был построен микроавтобус РАФ-982П со стеклопластиковым кузовом, но уже не на РАФе, а в московском НАМИ. После неудачи со стеклопластиком на заводе вернулись к созданию перспективных микроавтобусов с металлическими кузовами, теперь уже на конкурсной основе между двумя творческими группами. Каждый коллектив должен был спроектировать свой вариант и построить по два опытных образца (всего 4 автомобиля). Первую группу возглавил А. Мейзис (машины получили индекс РАФ-982-1), вторую А. Бергс (РАФ-982-2). Обязательное условие, предъявлявшееся к проектам: микроавтобус

должен базироваться на агрегатах ГАЗ-21 «Волга» и быть двенадцатиместным. Первыми увидели свет автомобили группы Мейзиса. Они полностью соответствовали техническому заданию. Более того, на них попытались устранить главный недостаток всех «рафиков» — перегруженный передний мост. Для этого конструкторы применили новую полукапотную компоновку, переместив водителя за переднюю ось (как на современной «Газели»). Это значительно улучшило перераспределение веса между осями. Кроме того, повысилась безопасность пассажиров на передних местах, а доступ к двигателю для обслуживания стал более удобным. Внешний дизайн РАФ-982-1 разработан непосредственно рижскими конструкторами, а вот для проектирования салона микроавтобуса были приглашены специалисты из НАМИ. Несмотря на новую компоновку, РАФ-982-1 внешне получился очень консервативным и массивным, да и вообще машина оказалась слишком тяжелой.



Опытный образец РАФ-982-1

Пассажир «секретной» машины в 1968 году очень недоволен, что оказался в фотообъективе случайного прохожего

Совсем с другой стороны к делу подошли в группе Бергса. Они не стали менять привычную для «рафиков» компоновку, а постарались сделать новую машину как можно легче, воздушнее, с совершенно футуристическим дизайном. Правда, с проектными работами они сильно задержались, их первая и пока единственная машина была готова лишь в начале 1968 года. Первый образец РАФ-982-2 имел необычный и красивый кузов, нарисованный Артуром Эйсертом, членом Союза художников СССР. По сравнению со старой моделью РАФ-977ДМ, новый микроавтобус

более «приземленную» модель РАФ-982-1. Его недостатки в конструкции казались легче устранимыми. Но этим решением был очень недоволен тогдашний директор РАФа Илья Иванович Позняк. Он полагал, что только «ультрамодный» РАФ-982-2 сможет подвигнуть министерство принять решение о строительстве нового автозавода РАФ. Предприятие в Риге уже задыхалось в старых цехах, построенных еще в 30-х годах и не рассчитанных на интенсивный рост производства. А спрос, особенно на медицинские версии «РАФов», оставался неудовлетворенным.

Здесь монтировали наиболее современное по тем временам оборудование: мощные прессы для штамповки крупных панелей, автоматизированные сварочные линии сборки кузова, высокопроизводительные установки для грунтовки и окраски машин. Завод в Елгаве стал самым большим предприятием по производству микроавтобусов в Советском Союзе.

Пока шло строительство завода, специалисты РАФа совместно с коллегами из НАМИ занимались доводкой опытной машины. При работе над ней стремились решить четыре важнейшие задачи: улучшить

Менять компоновку «рафиков» не стали, а постарались сделать машину с совершенно футуристическим дизайном

стал чуть-чуть шире и немного короче, а вместимость, вопреки техзаданию, осталась прежней, 11 человек. Первые же испытания РАФ-982-2 показали, что главная проблема неравномерного распределения веса по осям у машины не только не исчезла, но и усугубилась. Не был решен и вопрос безопасности пассажиров на передних местах.

На показ в Министерство автомобильной промышленности в Москве в 1968 году привезли оба варианта, чтобы продемонстрировать высокий потенциал небольшого завода. Межведомственная комиссия, куда, помимо сотрудников министерства, входили представители НАМИ и медики (завод РАФ являлся основным поставщиком медицинских автомобилей), склонялась к тому, чтобы запустить в производство

Поэтому руководству завода путем лоббирования своих интересов все же удалось убедить министерство еще раз вернуться к вопросу выбора прототипа для серийного производства.

Тем более, к повторному показу в Москве в 1971 году подоспел второй экземпляр опытного РАФ-982-2 (напомним, каждая группа строила по два экземпляра своих микроавтобусов). На этой машине авторы проекта постарались учесть и исправить многие недочеты первого. Он уже не был столь авангардно-вызывающим, хотя и сохранил общую стилистику кузова. Усовершенствованный автомобиль выглядел намного более выигрышно, и окончательное решение не заставило себя долго ждать: под РАФ-982-2 начал строиться новый автозавод в 50 км от Риги в Елгаве.

технико-экономические показатели, сделать микроавтобус конкурентоспособным на внешнем рынке, предусмотреть возможность создания на его базе большого количества модификаций. Наконец, поскольку новая модель создавалась под новый завод, она должна была хорошо приспособиться к массовому производству. В результате этой работы из РАФ-982-2 получился практически новый автомобиль со своим собственным индексом РАФ-2203. Несущий кузов переработали настолько, что опытные РАФ-982-2 в нем узнавались уже с трудом. Агрегаты для РАФ-2203 позаимствовали от нового легкового автомобиля ГАЗ-24 «Волга» (двигатель, КПП, рулевой механизм), а ряд узлов и деталей унифицировали с другими машинами, производимыми в СССР. Так, рессоры задней подвески у него были аналогичны рессорам автомобиля «Чайка».

Новый «РАФ» стал безопаснее и комфортабельнее по сравнению с моделью РАФ-977ДМ. Изменились пропорции, снизился центр тяжести, что вместе с удачным выбором элементов подвески сделало машину более устойчивой, маневренной и удобной, хотя проблемы с развесовкой по осям сохранились. Повышала безопасность и двухконтурная раздельная система привода тормозов. В салоне устанавливались травмобезопасные раздельные сидения для всех пассажиров. Для обеспечения пассивной безопасности выступающие детали салона закрывались накладками из эластичного материала, а стекла выполнялись трехслойными, типа «триплекс».



Опытный образец микроавтобуса РАФ-982-2, 1968 год



Опытный образец РАФ-22031, 1973 год

Олимпийская серия

В преддверии Олимпиады-80 Рижскому заводу поручили подготовить несколько специальных версий микроавтобусов для ее обслуживания. Всего с 1979-го по январь 1980 года было создано семь различных модификаций, выпущенных общим тиражом около 300 экземпляров. Все они разработаны рижскими конструкторами и изготовлены в цехе мелких серий в Риге, на старой территории завода. Любая Олимпиада начинается с традиции зажечь огонь в Олимпии. Почетную миссию — обеспечить сохранность огня на всем пути из Греции в СССР возложили на специальные автомобили сопровождения олимпийского огня РАФ-2907. Их салоны оснастили столом, двумя диванами, небольшим гардеробом, холодильником и кондиционером. В машине ехали хранители олимпийского огня. В задней части автомо-

биля располагались запасные факелы, три из которых горели постоянно, а три находились в полной готовности. Доступ к ним был возможен на ходу как изнутри кабины, так и снаружи, ведь каждые 10 минут в факелах в руках спортсменов, бегущих рядом с машиной, требовалось заменять газовый баллон. Весь путь на равнинных и горных дорогах эти микроавтобусы ехали со скоростью бегуна. Обычная серийная машина на такой скорости давно бы перегрелась, но на РАФ-2907 стоял радиатор большого объема, а вентилятор системы охлаждения приводился в действие специальным электрическим мотором. Этих машин было несколько, так как на границе огонь разделили, а отсюда эскорты отправились не только в Москву, но и в Таллинн, Минск, Киев. Также для нужд Олимпиады были созданы специальные автопоезда, курсировавшие по Олимпийской деревне.



Автомобиль сопровождения олимпийского огня РАФ-2907

А в это время...

1976 год



Чемпионом СССР по хоккею становится команда «Спартак», вратарем которой в то время был В. Зингер (на фото: четвертый слева в нижнем ряду).

1977 год



5 апреля сошли с конвейера первые серийные машины ВАЗ-2121 «Нива».

1978 год



СССР запускает первый международный экипаж в рамках программы «Интеркосмос» в составе советского летчика-космонавта А.А. Губарева и космонавта-исследователя, гражданина Чехословацкой Социалистической республики В. Ремека. Космонавты (слева направо) Г. Гречко, В. Ремек, А. Губарев и Ю. Романенко обсуждают итоги совместного полета.

«Город принял» (реж. В. Макаков, 1979 год)

Капитан Станислав Тихонов возглавляет оперативную бригаду МУРа. В течение суток оперативникам приходится разоблачать автомобильного афериста, помочь роженице, участвовать в погоне за грабителями, задерживать опасного рецидивиста. Как практически любой советский детектив, фильм был бы неполным без романтической линии: врачом в бригаду Станислава назначается его бывшая возлюбленная Маргарита Ушакова. Во всех приключениях героев сопровождает желтый «рафик» с синим проблесковым маячком — милицейская машина, какие часто встречались в те годы на улицах городов СССР.



Предсерийный образец микроавтобуса РАФ-2203 на юбилейной выставке «50-лет Автопрому» на ВДНХ СССР, 1974 год

Модернизация

Первый серийный РАФ-2203 выехал со сборочной линии в декабре 1975 года, а в феврале 1976-го началось массовое производство данной модели. Автомобили 1976 года выпуска имели ряд особенностей, прежде всего, приборную панель с круглыми циферблатами. Год спустя на

«рафики» поставили комбинацию приборов от ГАЗ-24 «Волга», а по левому боку в районе среднего окна появилась небольшая вентиляционная решетка, впрочем, скоро упраздненная.

В 1976 году завод переименовали в честь XXV съезда КПСС, а в 1979-ом выпускаемому микроавтобусу присвоили Знак качества,

подтверждающий высокий технический уровень и приличное качество выпускаемых машин, сильно ухудшившееся, однако, к концу 80-х годов. Накануне 1980 года на микроавтобусах исчезли спереди «волговские» подфарники, а лампочки габаритных огней стали монтировать в фары. С задней подъемной двери убрали надпись «РАФ».



Вариант из Суоми

В 1979 году финская компания *TAMRO* по заказу Советского Союза начала переоборудовать микроавтобусы РАФ в реанимационные и специальные медицинские автомобили. Проект оказался слишком дорогим, поэтому сотрудничество с финнами не было долговременным. Тем не менее, такие реанимационные автомобили скорой помощи в течение нескольких лет поставлялись в нашу страну и выделялись из общего потока необычной раскраской (лимонного цвета с ярко-оранжевыми полосами) и высокой

крышей, позволяющей реанимационной бригаде работать в салоне машины в полный рост. «Реанимации» имели некоторые незначительные внешние отличия между отдельными партиями. Помимо реанимационных автомобилей, *TAMRO* поставила в СССР партию специальных патологоанатомических автомобилей. От других микроавтобусов РАФ их отличало полное отсутствие остекления грузового отсека. Внутри располагалась холодильная камера, которая работала как от генератора автомобиля, так и от наружной силовой электросети.



Реанимационный автомобиль «Тамро-РАФ»

Эмблема

РАФ-2203 получил собственную оригинальную заводскую эмблему, устанавливаемую на радиаторную решетку спереди. На ней название завода было замысловато вписано латиницей в силуэт микроавтобуса. Кстати, редкий случай в авто-

мобильной геральдике: на эмблеме был изображен тот автомобиль, на котором она установлена. Пикантности эмблеме добавляли и латинские буквы (несмотря на государственность русского языка в СССР), придающие налет «заграничности» всем микроавтобусам РАФ.



1981 год

18 апреля состоялась самая продолжительная в истории профессионального бейсбола игра. В ней приняли участие команды Низшей лиги *Rochester Red Wings* и *Pawtucket Red Sox* на стадионе *McCoy*, Потукет, в Род-Айленде, США. Игра продлилась 8 часов 25 минут.

1983 год



Москва встречает американскую школьницу Саманту Смит, ставшую всемирно известной благодаря письму, которое она написала Генеральному секретарю ЦК КПСС Ю. В. Андропову. В письме девочка выражала беспокойство из-за ядерной угрозы со стороны СССР. В ответ Андропов пригласил ее в Москву. Саманта Смит была символом мира в глазах советских граждан.

1987 год

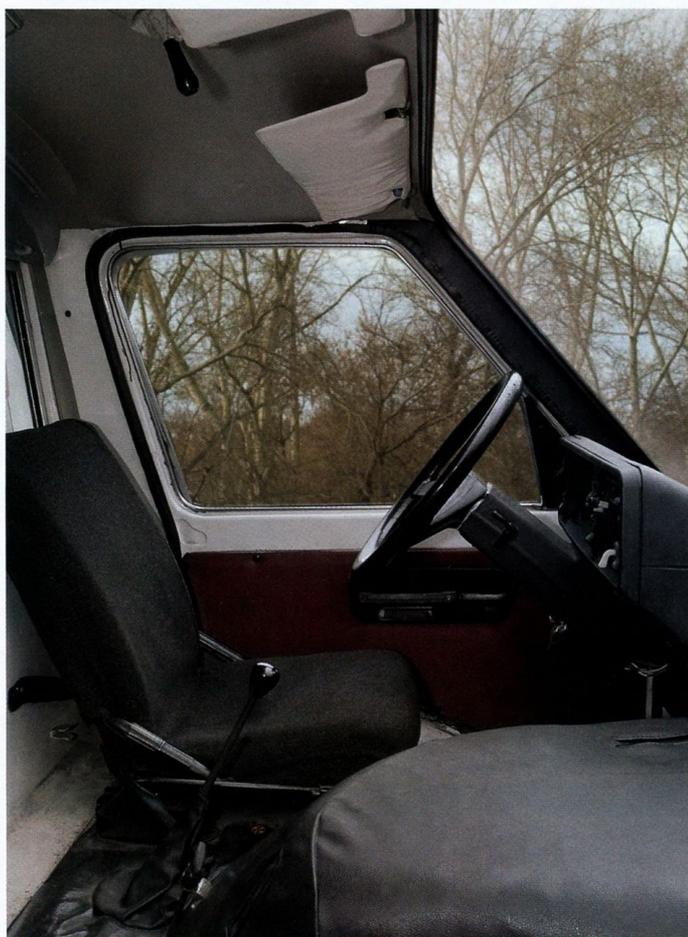


27–28 января состоялся пленум ЦК КПСС, ставший официальной точкой отсчета начала перестройки. На нем было принято решение о необходимости альтернативных выборов в Советы, а также взят курс на поддержку развития кооперативов.



РАФ-2203 «ЛАТВИЯ»



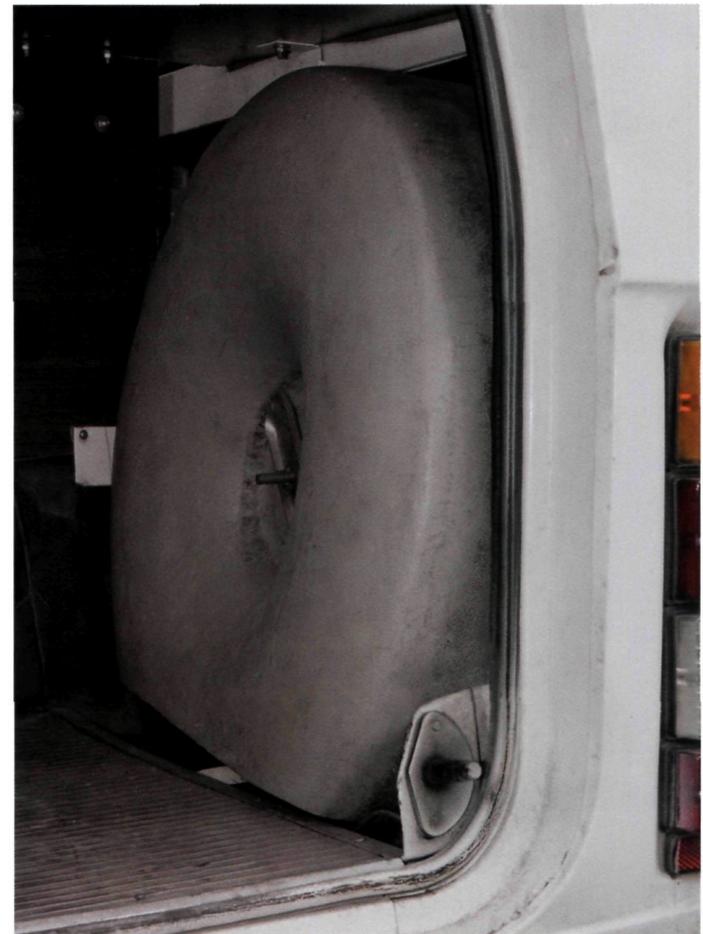
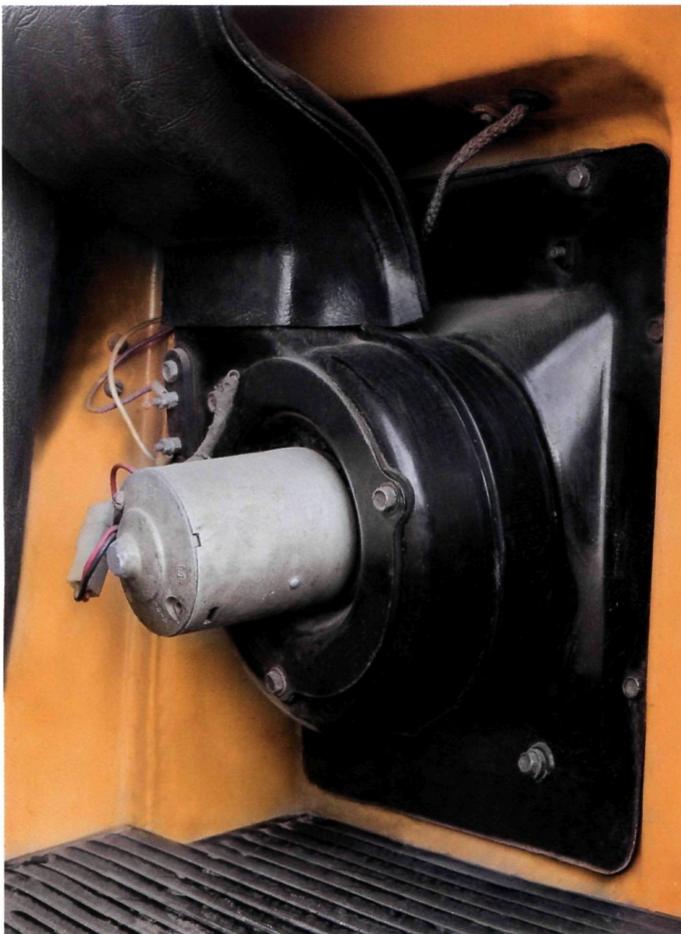


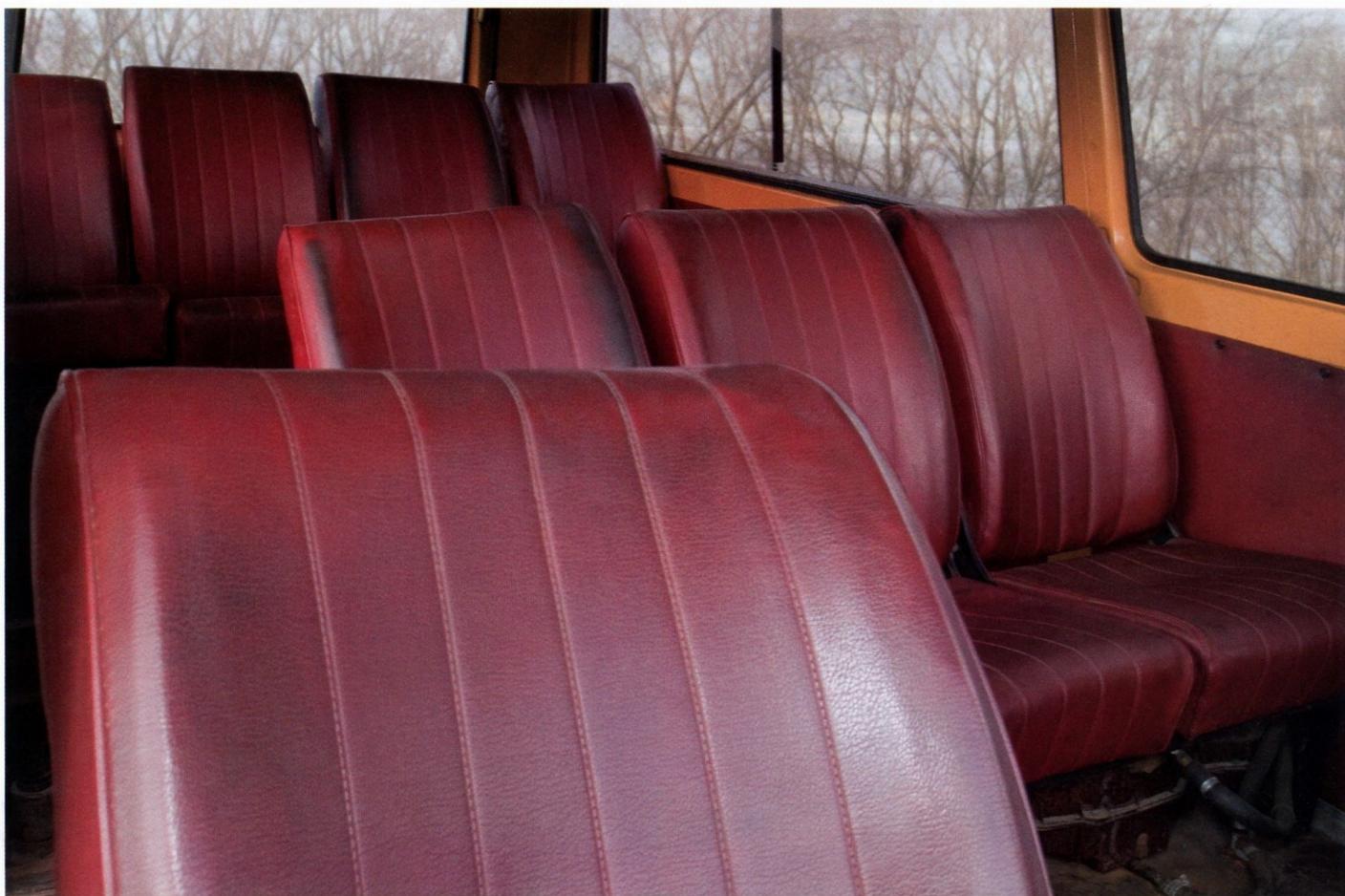
- ❶ РАФ-2203 последних выпусков комплектовались новой «высокой» приборной панелью
- ❷ Место водителя на «Латвиях» было вполне удобным для работы, но небезопасным. Отсутствие перед водителем капота, а соответственно, и деформируемых зон, минимизирующих последствия аварии, слабый несущий кузов самой машины — вот основные причины, которые сильно снижали пассивную безопасность РАФ-2203
- ❸ До конца 80-х годов на «Латвии» устанавливали комбинацию приборов от ГАЗ-24 «Волга»





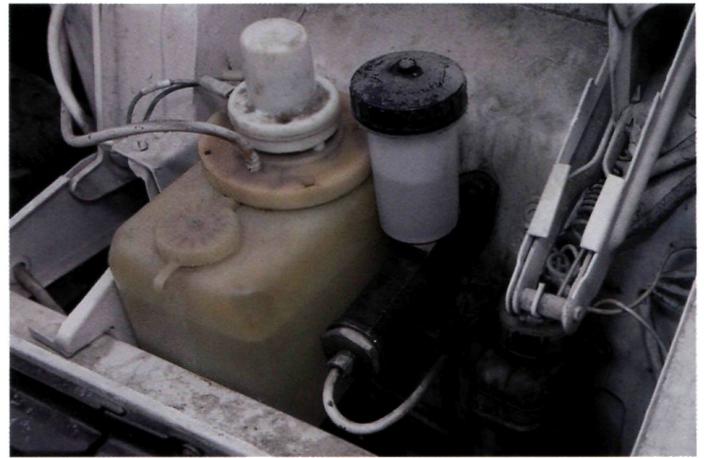
- ❶ Габаритные огни на крыше и задних стойках кузова присутствовали на РАФ-2203 только до середины 80-х годов
- ❷ Задняя светотехника — унифицированные сигнальные огни, которые использовались впоследствии на всех советских автобусах, — впервые появились именно на новых «Латвиях»
- ❸ Запасное колесо находилось фактически в салоне машины, и, чтобы оно не привлекало внимание, его прикрывали специальным кожухом
- ❹ Электромотор отопителя ветрового стекла выдался в салон, оказываясь прямо под ногами переднего пассажира. Сейчас бы такое решение однозначно признали неприемлемым



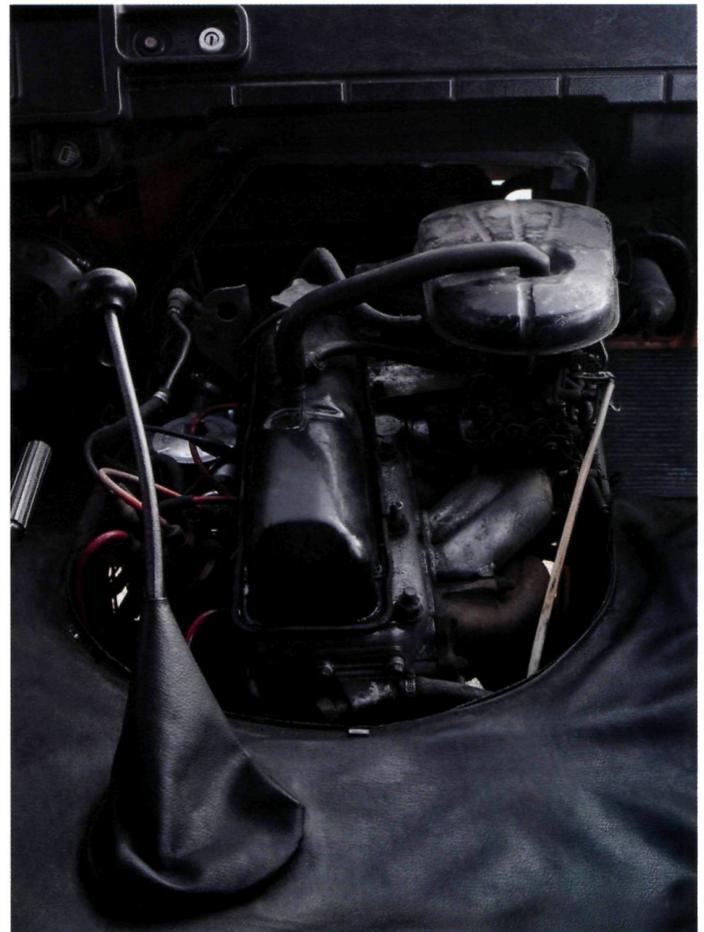
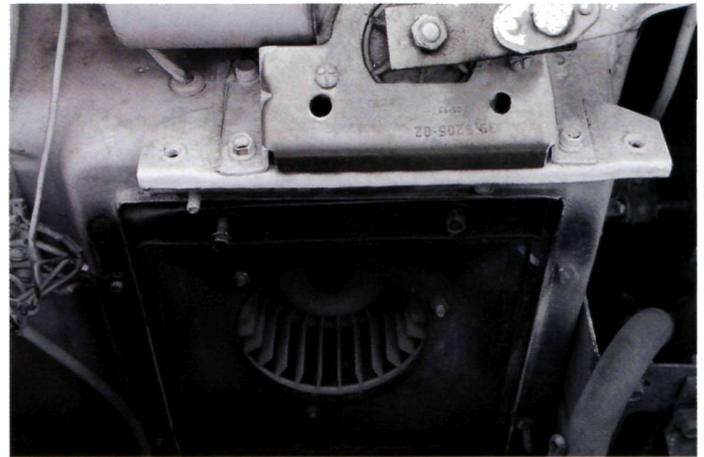


- ❶ Индивидуальные анатомические кресла на РАФ-2203 шаг вперед по сравнению с предшественниками. Но они оказались непрочными, быстро разбалтывались и приходили в негодность
- ❷ Большая и тяжелая задняя дверь удерживалась в открытом положении системой торсионов, спрятанных под обивкой потолка в задней части микроавтобуса. Такое конструктивное решение оказалось надежным и практичным
- ❸ Многие элементы отделки кузова РАФ-2203 позаимствованы от автомобиля «Волга», но дверные ручки взяты от «Москвича-408»





- ❶ Плафон освещения салона от ГАЗ-24 «Волга»
- ❷ Несмотря на бескапотную компоновку, у РАФ-2203 спереди был небольшой открывающийся капот, под которым имелся доступ к бачкам систем тормозов и сцепления, а также емкость для стеклоомывающей жидкости
- ❸ Воздухозаборник для обогревателя ветрового стекла спрятался под передним капотом
- ❹ К двигателю можно было подобраться только изнутри микроавтобуса, сняв внутренний капот
- ❺ Удаленный назад, за сиденье, рычаг переключения передач на РАФ-2203 всегда вызывал недовольство у водителей



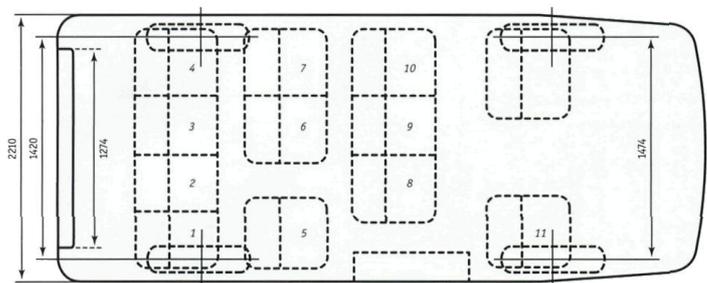
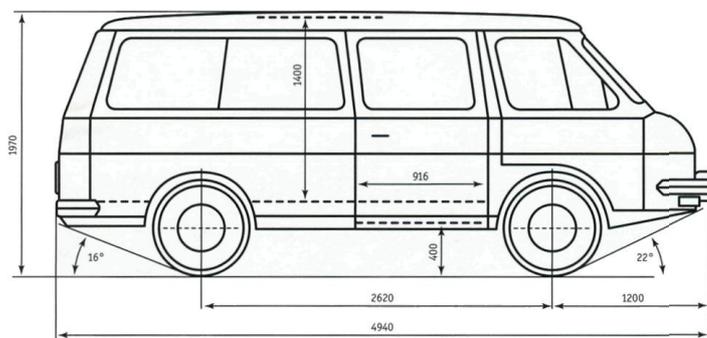


Схема автомобиля РАФ-2203

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с трехгребневым роликом

Подвеска передняя:

независимая, рычажная на двух цилиндрических пружинах, с поперечно качающимися рычагами, амортизаторы гидравлические телескопические

Подвеска задняя:

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические

Тормоза:

рабочий барабанный, привод гидравлический, отдельный с двумя гидровакуумными усилителями

стояночный на задние колеса с механическим приводом от ручного рычага

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, синхронизированная

Сцепление:

однодисковое, сухое

Передаточные числа:

I-3,50; II-2,26; III-1,45, IV-1,00, задний ход 3,54

Главная передача и ее передаточные числа:

4,1

Двигатель:

ЗМЗ-2203, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра	92 мм
Ход поршня	92 мм
Литраж двигателя	2445 см ³
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

Карбюратор:

К-126Г

Максимальная мощность:

95 л. с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент:

19 кгс. м при 2200-2400 об/мин

Техническая характеристика РАФ-2203

Число мест	11
Максимальная скорость	120 км/час
Расход топлива при скорости 40 км/час	12 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60ЭМ
Генератор	Г-250-Н1
Реле-регулятор	РР-350
Стартер	СТ-230Б
Прерыватель-распределитель	Р119-Б
Свечи зажигания	А-17В
Размер шин	185R15

Масса:

снаряженная	1750 кг
полная	2710 кг
на переднюю ось	1275 кг
на заднюю ось	1435 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	190 мм
под задней осью	175 мм

Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	5,9 м
по наиболее выступающей части	6,6 м



Микроавтобусы РАФ-2203 серийно выпускались с 1976 по 1987 год (РАФ-2203-01 — 1987–1992 гг.). Ежегодно изготавливалось порядка 15 000 экземпляров. С «РАФами» много экспериментировали, переводя их на альтернативное топливо: были электромобили, машины, работающие на водороде, и даже солнцемобили, работающие от энергии солнца. Мы же ограничимся машинами, изначально заложенными в типаж и составляющими единое семейство с базовой моделью.



РАФ-22031

Наиболее массовой и востребованной была медицинская модификация. Этих машин выпускали лишь немногим меньше, чем базовых пассажирских. «Скорая» предназначалась для доставки медицинского персонала, аппаратуры и лечебных средств к пострадавшему или больному, оказания помощи непосредственно в салоне автомобиля, доставки пациента в больницу. РАФ-22031 снабжался поворотными прожекторами спереди и сзади, двумя опознавательными фонарями красного креста, синим проблесковым маячком, двухтональным звуковым сигналом и радиостанцией.



РАФ-22032

Маршрутное такси проектировалось с учетом опыта эксплуатации машин этого типа в крупных городах, в первую очередь, в Москве и в Таллинне. Такси отличалось от базовой модели круговой планировкой салона и сиденьями упрощенной конструкции. Двигатель на этой машине устанавливался ЗМЗ-24-01, работающий на бензине А-76. Первые РАФ-22032 оборудовались приводом, позволявшим открывать и закрывать дверь салона с места водителя. Но через несколько лет от выпуска данной модификации отказались из-за неудачной планировки салона.



РАФ-22033

Автомобиль ГАИ оборудовался соответствующими средствами связи, поворотными прожекторами и синими проблесковыми маячками. Опытный автомобиль дополнительно оснащался для фиксации места ДТП на плёнку в стереоизображении специальной системой, которая позволяла быстро составлять схему ДТП без замеров расстояний. Для этой системы в крыше имелся сдвижной люк. В серию такой автомобиль не пошел. Хотя сами РАФ-22033 применялись для оперативных целей в милиции и в ГАИ, это были микроавтобусы, переоборудованные силами МВД.



РАФ-22034

Оперативный штабной автомобиль пожарной охраны предусматривался в типаже микроавтобусов РАФ-2203, даже были построены опытные образцы такой машины. В салоне РАФ-22034 устанавливались столы и кресла, а в багажном отделении размещалась спецодежда, индивидуальные средства защиты и средства связи. Серийно штабные машины на РАФе не производились, а изготавливались впоследствии различными предприятиями пожарной охраны на базе стандартных «рафиков».



РАФ-22035

Автомобиль для централизованной перевозки крови (АЦПК) со станций переливания в лечебные учреждения производился в небольших количествах с 1977 года. Его раскраска напоминала автомобили скорой медицинской помощи, но машина не оснащалась синими проблесковыми маячками, а остекление салона выполнялось полностью матовым. В грузовом отсеке размещались два специальных стеллажа для термоизоляционных контейнеров с донорской кровью.



РАФ-22036

Интересная разработка, совместившая сразу две функции: «скорую» и патрульный автомобиль ГАИ. Предполагалось, что такие машины будут дежурить у стационарных постов ГАИ вместе с врачебным персоналом и первыми прибывать на место ДТП. Объединив усилия, они смогли бы одновременно начать следственные действия и оказать первую медицинскую помощь. К сожалению, начинание так и осталось в единственном опытном образце из-за несогласованности действий МВД и Минздрава.

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
МОСКВИЧ-2104**

DeAGOSTINI

92000
E 22560-140244 6
X560-1202 NSSI