

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 799 РУБ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК

«МИЛИЦИЯ»

№ 4



УАЗ-469
МИЛИЦИЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Специальный выпуск «Милиция» №4, 2019

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: Д. А. Кабертай

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

Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды 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 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

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»

Рекомендуемая розничная цена: 799 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: 5000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 5 (верх), 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»; стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: © m3dhdr.com; стр. 3, 4 (верх), 5 (низ), 6 (низ), 7 (верх слева), 10 (низ), 11–13 © Фотобанк Лори; 4 (низ), 6 (верх) частная коллекция Максима Шелепенкова; стр. 7 (верх справа, низ) © 2019 МИА РОССИЯ СЕГОДНЯ; стр. 15 © АР/ТАСС

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

ISSN 2071-095X

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

Текст — Константин Шляхтинский



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

Дата печати (производства): 20.09.2019

Дата выхода в России 29.10.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA БИ

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

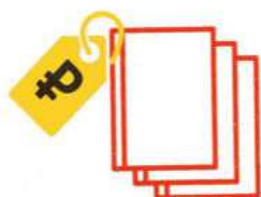
ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

**ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ**



**ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ**



**УДОБНАЯ
ОПЛАТА**



**ДОСТАВКА
ПО РОССИИ**



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02



УАЗ-469Б и УАЗ-469 — грузопассажирские автомобили, выпускавшиеся на Ульяновском автомобильном заводе с 1972 и 1973 года соответственно. На протяжении долгого времени УАЗ-469Б являлся основным автомобилем патрульно-постовой службы советской милиции.

Достойная замена

В 1985 году, после модернизации, машины получили индекс УАЗ-31512-01 и УАЗ-5151-01. На базе первой версии выпускались несколько серий со специальными кузовами — УАЗ-31512-УМ-АП-ГАИ, предназначенные для работы в качестве автомобилей патрульно-постовой и дорожно-патрульной служб. Предшественником УАЗ-469 считается легендарный «козлик» — ГАЗ-69, производство которого было передано в Ульяновск с Горьковского автозавода. Это был основной командирский автомобиль Советской армии и вооруженных сил стран Варшавского договора. Кроме военных, были и гражданские варианты машины, которые использовались в колхозах, на предприятиях, в разных сферах народного хозяйства и на государственной службе. Получив прописку на родине Ленина, машина, оставшись в техническом отношении прежней, сменила название

и в официальных документах и справочниках стала именоваться УАЗ-69.

Когда в конце 60-х годов выяснилось, что «шестьдесят девятый» окончательно устарел, конструкторам УАЗа было дано задание подготовить ему достойную замену. В качестве таковой и выступил УАЗ-469. Замена моделей должна была происходить постепенно и безболезненно, без снижения объемов выпуска. Презентуя новый автомобиль, обычно принято говорить о людях, его создавших. Но если авторство практически любой зарубежной модели можно довольно легко определить, то в случае с советскими машинами сделать это можно далеко не всегда. И дело здесь не в том, что имена создателей ульяновского внедорожника были строго засекречены. Просто над проектом работал большой конструкторский коллектив, в котором каждый отвечал за разработку своего небольшого «кусочка» автомобиля.

Однако в нашем случае оказалось возможным определить круг создателей УАЗ-469.

Это инженеры-конструкторы Иван Алексеевич Давыдов, Петр Иванович Музюкин, Лев Адрианович Старцев. Дизайнеры автомобиля — Альберт Михайлович Рахманов и Юрий Георгиевич Борзов.

Поскольку «четырееста шестьдесят девятый» позаимствовал целый ряд узлов и агрегатов у УАЗ-452, в группу создателей по праву попадают их конструкторы — Е. В. Варченко, Л. А. Старцев, М. П. Цыганов и С. М. Тюрин. Разработчиком мостов с колесными редукторами был Георгий Константинович Мирзоев. Первые опытные образцы УАЗ-469 появились в 1970 году, но, как это обычно бывало, денег на подготовку новинки к производству не хватало, а Министерство автомобильной промышленности не спешило выделять под это средства. Только в марте следующего года министр согласился лично посмотреть



УАЗ-469 был основной машиной советской милиции



Памятник УАЗ-469 у ворот Ульяновского автомобильного завода

машины. Для «смотрин» подготовили три автомобиля УАЗ-469, которые своим ходом отправились из Ульяновска в Москву. Презентацию нового вездехода проводил главный конструктор УАЗа Петр Иванович Жуков. До своего назначения на должность главного конструктора Жуков работал представителем УАЗа в Индонезии, где прославился как победитель знаменитой 50-дневной гонки.

Он лично возил министра автомобильной промышленности СССР Александра Михайловича Тарасова по московским улицам, а расположившийся на заднем сиденье начальник сектора подготовки производства давал министру необходимые справки и комментарии.

В итоге машина высокому начальству понравилась, и после очередного совещания в министерстве было получено добро на выделение средств, необходимых для запуска в массовое производство нового ульяновского внедорожника. Правда, слово «внедорожник» в то время было не в ходу, и новинку в прессе именовали по-простому — вездеходом. Основной задачей тогда было как можно быстрее поставить автомобиль на конвейер, но это оказалось не так-то легко, поскольку

потребовалась большая подготовительная работа. При этом надо было удерживать на запланированном уровне объемы выпуска уходящего УАЗ-69.

Газета «Ульяновская Правда» в своем номере от 6 сентября 1972 года писала: «Го-

товясь к безостановочному переходу на выпуск новой машины, труженики автозавода в сущности на ходу меняют рельсы. Это большая техническая и организационная перестройка производственного организма, идущая вглубь и вширь».



УАЗ-469 выезжает на происшествие



Самой большой проблемой оказался главный сборочный конвейер, который имел всего одну нитку. Переоборудовать его заводу пришлось своими силами. Наконец все трудности остались позади, и 15 декабря 1972 года с конвейера официально сошла первая машина с табличкой у ветрового стекла, надпись на которой гласила: «С этого автомобиля начат массовый выпуск УАЗ-469 на Ульяновском ордена Трудового Красного Знамени автозаводе имени В. И. Ленина».

Но, строго говоря, мы можем констатировать, что автомобиль, сошедший в тот день с конвейера, был не УАЗ-469 в чистом виде, а всего лишь УАЗ-469Б. Литера «Б» в данном случае означает «безредукторный». В народе эту версию именовали «гражданской», а иногда даже «колхозной», поскольку такие машины были основным транспортом председателей советских колхозов и совхозов.

Испытательный пробег

УАЗ-469 как таковой начали выпускать в 1973 году. Версии, как уже было отмечено, отличались друг от друга тем, что на УАЗ-469 имелись колесные редукторы и экранированное электрооборудование. Помимо базовых вариантов, с конвейера сходила и модификация УАЗ-469БГ, предназначенная для перевозки медицинского персонала и санитарного оборудования. Все новые разработки уазовских конструкторов обычно проходили заводские и государственные дорожные испытания в степях и пустынях под Астраханью. Именно там,



Интерьер автомобиля лаконичен — ничего лишнего

в условиях сыпучих грунтов, бездорожья и высоких температур выявлялись сильные и слабые стороны новинок.

А когда испытания заканчивались и машина шла в серию, следовала крупная, как сейчас принято говорить, пиар-акция. Как правило, это был многокилометровый автопробег. Одной из таких акций стал рейд на УАЗ-469 Москва—Магадан—Москва, проходивший в 1973 году. Участие в пробеге приняла группа российских и иностранных журналистов. На преодоление всего маршрута протяженностью несколько десятков тысяч километров ушло более четырех месяцев. Шоссе, проселки, лед замерзших рек и озер, горные

перевалы остались позади, а ульяновские машины, казалось, этого даже не заметили. Аварий на маршруте не было.

Один из руководителей пробега, журналист Агентства печати «Новости» Л. Митрофанов, описал характерный случай, который произошел неподалеку от станции Зима. Тогда на глазах большого количества людей, ожидавших переправы через реку, уазики преодолели ее с ходу вброд, причем глубина русла составляла не менее метра. Во время пробега за рулем УАЗ-469 находились заводские водители-испытатели В. Ф. Спиридонов и Ю. П. Савоськин. Вот еще один характерный пример. В конце августа 1974 года в «Комсомольской правде» появилась статья, рассказывавшая о новых достижениях ульяновских вездеходов. Три УАЗ-469Б проходили испытания в районе поселка Терскол на высоте 2150 м над уровнем моря, а несколько дней спустя, выйдя из Терскола, серийные «469Б» сумели подняться на высоту в 4 тыс. м по одному из склонов горы Эльбрус, а затем отправились в обратный путь. Такие рекорды поднимали престиж автомобиля как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

Неразрушимый вездеход

В Советском Союзе было немало странных по сегодняшним меркам традиций. Одна из них — присвоение «Знака качества» той или иной продукции, что действительно гарантировало высокое качество. Но при этом отсутствие такого знака отнюдь не означало, что продукт второсортный! Борьба за присвоение «Знака качества» была неотъемлемой частью жизни каж-



Военная версия «четыреста шестьдесят девятого» со снятым верхом



Милицеские автомобили помогали обеспечивать безопасность при проведении общественных мероприятий

дого советского предприятия. Не остался в стороне и Ульяновский автозавод. Здесь боролись за совершенствование оборудования автомобилей, повышение их безопас-

ности, снижение токсичности отработанных газов — этого требовали от предприятия государственные и отраслевые стандарты, а впоследствии и правила ЕЭК ООН.

Стремление максимально соответствовать международным стандартам было не случайным, это открывало УАЗ-469 выход на мировые рынки. И не только в государства социалистического содружества, но и в капиталистические страны. Слава о необычайно простом, надежном, выносливом внедорожнике распространилась очень быстро. Вездеходы из Ульяновска в свое время шли на экспорт в 100 стран. Многие эксперты отмечали, что они прочнее и дешевле японских джипов. Большую популярность УАЗ-469 завоевал в странах Юго-Восточной и Центральной Азии, на Кубе и в Латинской Америке. Так, в Колумбии УАЗы много лет продавала фирма «Тракто УАЗ де Колумбия». В этой стране «469Б» называли «неразрушимым вездеходом», и тут нечему удивляться, поскольку транспорт в Латинской Америке используется более чем на 100%. К примеру, в салон УАЗ-469 усаживается 8–9 человек, еще несколько встанут на подножки, на крышу крепится багажник на дополнительные 200 кг груза, плюс прицеп весом до тонны. И при этом автомобиль шел как ни в чем не бывало!

Подобных снимков было много в «дембельских» альбомах солдат срочной службы





Патрульно-постовая служба

Патрульно-постовая служба входила в состав местной милиции и выполняла функции охраны общественного порядка и общественной безопасности. Эти функции осуществлялись специально назначаемыми нарядами милиции, а их главными задачами являлись обеспечение личной безопасности граждан, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений, участие в раскрытии преступлений и задержании преступников.

По мере развития патрульно-постовой службы стало понятно, что без специальных средств транспорта ППС вряд ли сможет в полном объеме выполнять возложенные на нее обязанности. Для этого было необходимо обеспечить службу автомобилями, оборудованными специальными кузовами. Стандартные легковые автомобили не были приспособлены к доставке нарушителей в отделение милиции: в салон помещался только один задержанный, которого помещали на заднее сиденье, а по обе стороны от него усаживались милиционеры. Перевозить нарушителей общественного порядка рядом с сотрудниками милиции было рискованно, поскольку поведение таких людей непредсказуемо. Наиболее подходящим представлялось такое устройство кузова патрульной машины, при котором задержанные находились бы в отдельном изолированном отсеке.

В 1957 году Автотехническое управление ГУВС МВД СССР разработало специальную версию на базе автомобиля ГАЗ-69. Кузов новинки был цельнометаллическим, а водительский ряд сидений отделялся от грузопассажирского отсека металлической сеткой.



Через несколько минут патрульные машины разъедутся к местам несения службы

Надо отметить, что милицмейская версия на Горьковском автомобильном заводе тогда не выпускалась. Специалисты полагают, что кузов дорабатывали на астраханском Государственном опытно-экспериментальном специальном предприятии (ГОЭСП), а также на производствах Сухобезводненской и Крюковской колоний.

Массовая автомобилизация ППС началась в ходе реформы МВД. В начале 70-х годов стартовали закупки автомобилей для органов внутренних дел, и патрульно-постовая служба обзавелась машинами, на которых милицмейские группы могли объезжать закрепленные за ними территории. На улицах Москвы и других городов Советского Союза



В версиях для ППС предусмотрено отделение для задержанных







УАЗ-469 МИЛИЦИЯ



появились милицейские УАЗ-469Б с надписью «ППС». Салон автомобиля делился на два самостоятельных отсека с отдельными входами: первый — для экипажа, второй — для перевозки задержанных.

В 1989 году семейство УАЗ-469 подвергли очередной модернизации и присвоили ему новый индекс. Гражданская версия стала называться УАЗ-31512, военная — УАЗ-3151 4×4. Помимо базовых вариантов,

завод отгружал заказчикам и «милицейские» машины — УАЗ-31512-01-УМ-АП-ГАИ, предназначенные для несения службы в подразделениях Государственной автомобильной инспекции, и автомобиль оперативных групп — УАЗ-31512-01-1М-АДЧ.



Обмен информацией — важный элемент работы милиционера

Кагры решают все

Отбор личного состава для работы в патрульно-постовой службе всегда проводился очень тщательно. Все желающие работать в советской милиции должны были, как минимум, окончить среднюю школу и «отдать долг Родине», отслужив срочную службу в рядах Советской армии, Военно-морского флота, пограничных или внутренних войск.

Кроме того, кандидаты должны были обязательно состоять в рядах ВЛКСМ или быть членами Коммунистической партии Советского Союза (КПСС), принимать активное участие в общественной жизни коллектива, иметь положительные характеристики и рекомендации с предыдущих мест службы или работы.

Если кандидат отвечал всем перечисленным требованиям, его направляли на медицинскую комиссию. Будущие сотрудники милиции должны были иметь отменное здоровье,

быть смелыми, решительными, уметь самостоятельно принимать решения и оценивать их возможные последствия. Предоставленные потенциальным милиционером данные тщательно проверялись.

После зачисления на службу молодое пополнение проходило курс первоначальной подготовки, в ходе которого новоиспеченных милиционеров знакомили с основными правовыми аспектами работы милиции в целом и ППС в частности, обучали владению личным оружием, специальной техникой, а также приемам самообороны и другим необходимым навыкам. И только накрепко усвоив все это, милиционер был готов выполнять обязанности патрульного.

Каждый патрульный наряд имел свою зону ответственности, расположенную вдоль маршрута его движения. Протяженность маршрута могла быть разной. Для пеших патрулей маршрут, как правило, не длинный — километр-полтора, для мотоциклетного патруля больше — 3–5 км, для автомобильного — 6–8 км.

На протяжении всего пути следования патрульные должны были выявлять противоправные действия и пресекать их. Обо всех происшествиях и предпринимаемых действиях патрульный обязан был докладывать своему начальнику по радиосвязи. Работа



Желто-синий окрас выделял милицмейские уазики в автомобильном потоке

патруля во время несения службы постоянно контролировалась проверяющим.

На каждый пост и маршрут патрулирования составлялась карточка, в которой указывались маршрут, его протяженность и другие необходимые сведения. Определялись вре-

мя несения службы, объекты и зоны, требующие особого внимания, порядок движения по маршруту и основные тактические приемы несения службы, особые обязанности нарядов по предупреждению и пресечению преступлений и административных правона-



Хорош в строю — силен в бою. Парад милицмейских подразделений



В ожидании команды «По машинам!»

рушений, а также действия патрульных при осложнении оперативной обстановки. Кроме того, указывался порядок взаимодействия и связи с соседними нарядами, дежурной частью, участковыми инспекторами милиции, общественными объединениями, а также зоны отсутствия радиосвязи и способы связи с этих участков.

Карточка маршрута составлялась в двух экземплярах, один из которых хранился в дежурной части, другой выдавался наряду перед выходом на службу. Согласно уставу, заступающий на службу наряд должен был быть облачен в форменную одежду по сезону, иметь опрятный внешний вид и исправное снаряжение. При себе

милиционеры обязаны были иметь, помимо служебного удостоверения, служебной книжки и карточки маршрута, табельное огнестрельное оружие с двумя снаряженными обоймами. Однако в советские времена пистолетов патрульным, как правило, не выдавали. Зато резиновая палка была обычным предметом их вооружения. Кроме того, в обязательный комплект входили радиостанция, свисток, планшет и индивидуальный медицинский пакет. Наручники в советской милиции постовым тоже не полагались. После распада Советского Союза произошли существенные изменения и в системе охраны правопорядка. Поменялась конституция страны, были изменены уголовное, гражданское и другие виды законодательства. Изменился и Устав патрульно-постовой службы, однако ее цели и задачи в основном остались прежними — это охрана общественного порядка и пресечение разнообразных правонарушений. Работа патрульных в тот период осложнялась еще и тем, что правонарушители зачастую были вооружены и оснащены лучше, чем сами милиционеры. Поэтому, кроме пистолетов, в 90-е годы патрульным стали выдавать бронежилеты и даже автоматическое оружие. Выполняя свою работу, сотрудники ППС находились в постоянном контакте с населением, поэтому Устав ППС определял



На разводе перед выходом на службу

форму этих отношений целым рядом своих параграфов.

Прежде всего, сотрудник милиции в любых условиях должен быть вежливым и тактичным с гражданами, обращаться к ним на «вы», свои требования и замечания излагать в убедительной и понятой форме, не допускать споров и действий, оскорбляющих их честь и достоинство.

Устав гласит: «Патрульный (постовой) при обращении к гражданину должен поздороваться с ним, приложив руку к головному убору, назвать свою должность, звание и фамилию, после чего кратко сообщить причину и цель обращения. В случае обращения граждан патрульный (постовой), выполнив те же требования, обязан внимательно выслушать и принять меры по их заявлениям, а в необходимых случаях разъяснить, куда следует обратиться для разрешения поставленного вопроса.

По требованию должностных лиц и граждан патрульный (постовой) обязан назвать свою фамилию, место работы и предъявить служебное удостоверение, не выпуская его из рук. В разговоре с гражданами сотрудники милиции обязаны проявлять спокойствие и выдержку, не должны вступать в пререкания, терять самообладание, отвечать грубостью на грубость и в своих действиях



Рутинная процедура — проверка документов

бо отметок, записей и т. д. Немаловажная деталь: «Если в документ вложены деньги и другие ценные бумаги, необходимо предложить владельцу самому взять их». Для задержания граждан и отправки их в отделение милиции требовались веские основания — к примеру, если гражданин застигнут при совершении преступления или непосредственно после этого. Другое основание — наличие очевидцев или по-

терпевших, прямо указывавших на данное лицо как на совершившее преступление. Не менее веским основанием для задержания являлось наличие на подозреваемом или его одежде, при нем или в его жилище явных следов преступления. Несение патрульно-постовой службы на автомобиле имело свои особенности, которые также были оговорены в Уставе ППС: «Патрульные автомобили... предназначаются для

Отбор личного состава для работы в патрульно-постовой службе всегда проводился очень тщательно

руководствоваться неприязненными личными чувствами».

Другой пункт устава определял, что должен делать милиционер в случае неадекватной реакции на его замечания: «Если нарушитель на сделанные ему замечания реагирует возбужденно, нужно дать ему время успокоиться и предоставить возможность дать объяснение по поводу его правонарушений, после чего разъяснить неправильность его поведения со ссылкой на соответствующие законы или иные правовые акты. Только после этого может быть принято решение о составлении протокола, доставлении нарушителя в милицию или возможности ограничиться замечанием. Замечания нарушителю, имеющим при себе детей, следует по возможности делать так, чтобы дети этого не слышали».

Что касается проверяемых документов граждан, то с ними было необходимо обращаться аккуратно, не делать в них каких-ли-



Милиция патрулирует городские улицы в любую погоду



патрулирования по маршрутам преследования преступников и доставления в милицию лиц, задержанных за совершение преступлений и административных правонарушений, в случаях отсутствия специального транспорта — для доставления в медицинские учреждения граждан, оказавшихся в беспомощном состоянии, а также лиц, находящихся в общественных местах в состоянии опьянения и утративших способность самостоятельно передвигаться или ориентироваться в окружающей обстановке, либо могущих причинить вред окружающим или себе».

Ответственным за соблюдение всех правил несения службы считался старший наряда. По пути следования патруль наблюдал за обстановкой и при необходимости делал

остановки для принятия мер к прекращению нарушений общественного порядка, пресечению преступлений и административных правонарушений. Во время остановок на маршруте старший наряда обязан был организовать пешее патрулирование.

Во время остановок у патрульной машины должен был оставаться милиционер-водитель, который обеспечивал охрану автомобиля, поддерживал радиосвязь с дежурным и старшим наряда. Время такой остановки составляло от 30 до 50 минут. При этом патрульным разрешалось удаляться от машины на расстояние до 300 м. Оговаривались уставом и скорость движения автомобильного наряда при патрулировании, она не должна была превышать 40 км/ч.

Во время несения службы запрещалось перевозить посторонних граждан и грузы, а также оставлять автомобиль без присмотра, превышать установленную скорость движения, самовольно отклоняться от назначенного маршрута и изменять порядок несения службы. Считалось недопустимым передавать кому бы то ни было управление автомобилем, оставлять в нем задержанных без присмотра.

Сотрудники патрульно-постовой службы должны были выполнять свои обязанности и в случае чрезвычайных ситуаций, таких как наводнения, землетрясения, пожары и т. д. Добропорядочные граждане всегда могли обратиться к ним за помощью и получить ее.

Технические характеристики ГАЗ-24-10

Кузов	открытый, четырехдверный, со съемным тентом и задним откидным бортом
Размеры кузова, мм	
длина	4025
ширина	1785
высота	2015
база	2380
Колея, мм	
передних колес	1442
задних колес	1453
клиренс	300
Грузоподъемность	
	100 кг и 7 чел.
Масса, кг	
полная	2450
собственная	1650
Двигатель	
УМЗ-451МИ, четырехцилиндровый, рядный, четырехтактный, карбюраторный	
Объем, см ³	2,445
Степень сжатия	6,7
Максимальная мощность	75 л.с. при 4000 об/мин

Коробка передач

четырехступенчатая, с синхронизаторами на III и IV передачах

Раздаточная коробка

двухступенчатая

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом

Подвески задняя и передняя

на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

Тормоза

рабочий — барабанный на все колеса с гидравлическим приводом

стояночный — на трансмиссию с механическим приводом

Количество колес 4+1

Топливный бак 39 л (2 шт.)

Контрольный расход топлива при скорости 30 км/ч

10,6 л на 100 км

Максимальная скорость

100 км/ч



Блюсти общественный порядок

Впервые служба по поддержанию общественного порядка появились в России в XVII веке, когда 30 апреля 1649 года отец Петра I царь Алексей Михайлович издал «Наказ о градском благочинии». В этом документе сформулированы нормативные основы охраны общественного порядка.

Блюсти общественный порядок доверялось специально обученным людям, которых обязывали «ездить в своем объезде по всем улицам и по переулкам, в день и в ночь, в беспрестани... и по улицам, и по переулкам в день и в ночь ходить и беречь накрепко, чтоб в улицах и в переулках бою и грабежу и корчмы и табаку и иного никакого воровства и блудни не было».

Позже, при Петре I, в России по европейскому образцу была создана полиция как постоянно действующий орган. Появились специальные чины регулярной полиции, отвечавшие за порядок на улицах и в других общественных местах. Со временем введенная поначалу только в столице система получила распространение на территории всей Российской империи.

В сентябре 1802 года в России было учреждено Министерство внутренних дел, а 3 июля 1811 года появилось «Положение о внутренней страже», в обязанности которой входила поимка воров, преследование и истребление разбойников, усмирение неповиновений и буйства, поимка беглых преступников, охрана порядка на ярмарках и празднествах.

С 1838 года постоянно улучшается работа «полицейской постовой службы», а в 1853 году был издан закон, по которому для усиления патрульно-постовой службы полиции в городах (по аналогии со столицами) формируются полицейские команды из нижних военных чинов. Их численность определялась из расчета пять полицейских на две тысячи жителей и 10 полицейских во главе с унтер-офицером на пять тысяч жителей.

Основным исполнительным звеном полиции являлся участок во главе с приставом. В его подчинении находился один офицер и писмоводитель. Участок делился на околотки во главе с околоточными надзирателями, городовыми постовой службы и дворниками. Для городских околоточных были разработаны специальные инструкции. Такая система действовала в стране до Октябрьской революции 1917 года.

После падения Временного правительства и перехода власти к большевикам спокой-



Когда автомобилей еще не было: городовой на московской улице (1890 год)

нее на улицах российских городов не стало, а упразднение полиции только способствовало росту преступности.

В связи с этим 2 марта 1919 года Президиум Всероссийской чрезвычайной комиссии (ВЧК) утверждает «Положение о войсках ВЧК», а 1 сентября 1920 года Совет трудовой обороны РСФСР принимает постановление «О создании войск внутренней службы Республики (ВНУС)», которые стали прототипом будущей патрульно-постовой службы.

Днем основания патрульно-постовой службы в СССР считалось 2 сентября 1923 года. В этот день приказом Центрального административного управления НКВД Москвы была утверждена «Инструкция постовому милиционеру», регламентирующая общие положения о постовой службе и определявшая права и обязанности постового милиционера. К лету 1926 года подразделения патрульно-постовой службы появились во всех городах Советского Союза. Тогда

же была введена единая форма одежды сотрудников патрульно-постовой службы и установлен ее отличительный знак — белый металлический щит с названием участка и постовым номером. Шло время, страна менялась, а вместе с ней и патрульно-постовая служба. Во времена СССР юридической основой деятельности сотрудников ППС, помимо прочих правовых устанавливающих документов, являлся Устав патрульно-постовой службы советской милиции. На протяжении десятилетий он выдержал несколько редакций. Одной из самых совершенных версий считается Устав патрульно-постовой службы советской милиции, утвержденный приказом № 200 министра внутренних дел СССР 20 июля 1974 года. Его текст был опубликован в виде отдельной брошюры и имелся в каждом отделении милиции и ведомственных библиотеках, правда, хранился он там под грифом «Для служебного пользования».

КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ ИЗ 10 ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- ★ ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И АРХИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- ★ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ С МЕТАЛЛИЧЕСКИМ КУЗОВОМ
- ★ СТИКЕР ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ РЕТРО

ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА **DEAGOSHOP.RU!**
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК №4 КУРОРТНЫЙ АВТОБУС ЦАРМ

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску



Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

16+

DeAGOSTINI