

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 799 РУБ.



**СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК**

«МИЛИЦИЯ СССР»



«ВОЛГА» ГАЗ-24 МИЛИЦИЯ

В МИЛИЦЕЙСКОМ МУНДИРЕ
СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ
ГОЛОС, СВЕТ И ЦВЕТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Специальный выпуск «Милиция СССР» №2, 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: Е. А. Жукова

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, 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 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 дистрибьютор 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, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: © Тайга; стр. 3–7, 11, 12 (верх), 14, 15: частная коллекция Максима Шелепенкова;
стр. 12 (низ) © AP/TACC;

© 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 — Сергей Ионес

16+

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): 26.12.2018
Дата выхода в России 08.01.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



01.04.19г.
580р. (DeA)

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ

**ВОЕННЫЕ
ВЕРТОЛЕТЫ**
1

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 799 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

**МИ-24В
(РОССИЯ)**



DeAGOSTINI

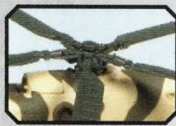
В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

**В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В
(РОССИЯ)**

НОВИНКА



ОРИГИНАЛЬНАЯ
ОКРАСКА



МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ
ПЛАСТМАССЫ

МАСШТАБ 1:72



КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ
СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ



ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ



Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru



Автомобили «Волга» ГАЗ-24 служили в органах милиции и Госавтоинспекции около двух десятилетий. Но Горьковский автомобильный завод серийно не выпускал модификации «Волги» для органов внутренних дел. Ремонтные и транспортные предприятия системы МВД СССР и союзных республик устанавливали специальное оборудование и наносили опознавательные знаки своими силами.

Трудные годы милиции

Запуск в производство автомобилей ГАЗ-24 в Горьком совпал с началом масштабных реформ системы МВД СССР, направленных на повышение эффективности работы милиции в целом и Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) в частности. Одной из первоочередных задач считалось укрепление материальной базы органов правопорядка, оснащение подразделений милиции самой современной техникой различного назначения. Остро стоял вопрос со служебным автотранспортом, необходимым сотрудникам милиции для эффективной работы. В 60-е годы милицеские подразделения по всей стране страдали от нехватки служебных автомобилей. Сотрудникам патрульно-постовой и дорожно-патрульной служб приходилось дежурить в лучшем случае на мотоциклах с коляской. Имевшиеся в органах внутренних дел

легковые машины представляли собой обычные серийные автомобили с установленным в кустарных условиях специальным оборудованием. Единственное исключение — автомобили ГАЗ-69 с закрытыми цельнометаллическими кузовами, которые силами ремонтных предприятий переделывались из базовых открытых машин специально для милиции со второй половины 50-х годов.

По воспоминаниям ветеранов МВД, 60-е годы были самыми тяжелыми в истории советской милиции. Несмотря на указы об усилении работы органов правопорядка, финансирование и забота государства о личном составе оставляли желать лучшего. В то время среди высшего руководства страны господствовали ошибочные представления, будто по мере продвижения советского общества к коммунизму, роста социального и материального благосостояния повысится гражданская

сознательность трудящихся, количество правонарушений будет резко сокращаться и преступность в обозримом будущем сойдет на нет как «пережиток прошлого». А значит развитие и усиление милиции станет неактуальным.

Подобные «теории» привели к плачевным практическим результатам. Например, в 1960 году органы внутренних дел лишили их привычного названия — МВД, которое якобы «напоминало о репрессиях сталинского периода», и переименовали в Министерство охраны общественного порядка (МООП). Более того, в течение нескольких лет роль общесоюзного министерства исполняли органы МООП союзных республик. Ослабление милиции неизбежно привело к росту количества правонарушений, включая нарушения Правил дорожного движения, что вызвало резкий рост аварийности на транспорте.



Патрульный автомобиль ГАЗ-24 «Волга» на службе в московской милиции



Милицейский автомобиль ГАЗ-24 «Волга» первых лет выпуска

Ситуация начала меняться после прихода к власти Л. И. Брежнева в октябре 1964 года. МООП снова стало общесоюзным министерством. Настоящие перемены начались в 1967 году, когда пост министра охраны общественного порядка занял Николай Анисимович Щелоков. В августе того же года Главное управление Госавтоинспекции СССР возглавил Валерий Витальевич Лукьянов. Уже в 1968 году было восстановлено Министерство внутренних дел (МВД) СССР. Тогда же, среди прочих назревших нововведений, руководители МВД всерьез задумались об обеспечении патрульно-постовой и дорожно-патрульной служб достаточным количеством специально оборудованных легковых автомобилей.

Тем временем в Горьком

В послевоенный период в советской автомобильной промышленности активно внедрялось следующее правило: едва на конвейер встанет новая базовая модель автомобиля, в кратчайшие сроки необходимо начинать научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы над ее наследницей — машиной того же класса и назначения, но следующего поколе-

Милицейские «Волги» и патрульный вертолет ГАИ (70-е годы)

ния. Поэтому в 1958 году, едва «Волга» М-21 сменила на конвейере «Победу», КБ легковых автомобилей конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) ГАЗа получило задание начать разработку «Волги» второго поколения М-24. Несколько лет ушло на определение технической характеристики новинки, конструкторско-компоновочные работы и макетирование. Только зимой 1962–1963 годов увидели свет первые ходовые макетные образцы ГАЗ-24,

еще существенно отличавшиеся от будущего серийного автомобиля формой кузова. Окончательные очертания кузова новой «Волги» определились в декабре 1963 года, когда на заседании Научно-технического совета ГАЗа на конкурсной основе был отклонен вариант опытного художника-конструктора Л. М. Еремеева и принято в качестве базового альтернативное предложение молодых специалистов Л. И. Циколенко и Н. И. Киреева. Всеми работами над ГАЗ-24





Один из первых образцов милицейской «Волги» ГАЗ-24 (1969 год)

руководили начальник «легкового» КБ Н. А. Юшманов и ведущие конструкторы автомобиля В. С. Соловьев и А. М. Невзоров. Работы над кузовом возглавлял В. П. Дуарте, над двигателем — Г. В. Эварт, над карданной передачей и задним мостом — Б. А. Дехтяр. К лету 1965 года на испытания вышли опытные образцы, близкие к серийному варианту. Завод готовился освоить полномасштабное производство ГАЗ-24 и снять с производства ГАЗ-21 в 1968 году, а первую товарную партию новых «Волг» выпустить к ноябрю 1967-го, к 50-летию Октябрьской революции. Нарушила эти планы нехватка финансирования. По одной версии, в связи с вооруженным конфликтом на Ближнем Востоке Горьковский автозавод получил крупный заказ на выпуск боевой техники. Согласно другой версии, Министерство автомобильной промышленности СССР в тот период затратило огромные средства на строительство ВАЗа и проектирование КАМАЗа. А финансирование «старых» заводов было ощутимо урезано. Не исключено, что свою роль сыграли оба обстоятельства. В 1968 году завод отправил в сбыт около трех десятков товарных автомобилей ГАЗ-24, на следующий год — более двух сотен. Смена поколений «Волги» произошла 15 июля 1970 года. Но первая машина ГАЗ-24, которая прошла по конвейеру за последним экземпляром ГАЗ-21, была с шасси под номером «793». Таким образом, за два года, предшествовавших развертыванию массового выпуска, на дороги вышло без малого восемь сотен новых «Волг». И часть уже этих «предсерийных» автомобилей примерила милицейский мундир.

Новая машина милиционера

К середине 1969 года возрожденное Министерство внутренних дел СССР представило в Минавтопром список легковых автомобилей, которые оно планирует закупить в текущем году, и их количество. МВД заказало пять моделей — ГАЗ-21, ГАЗ-24, ГАЗ-69, «Москвич-412» и ВАЗ-2101. На боевые испытания в органах правопорядка вышли все основные советские легковые марки: привычные милиционерам «газики», старые «Волги», уже завоевавшие положительную репутацию «Москвичи», но с новым мощным уфимским двигателем, и никому пока не известные «Жигули». По неофициальной информации, Щелоков также сумел получить для милиции неболь-



Милиционер-водитель отдает команду с помощью громкоговорящего устройства



Первая партия ГАЗ-24 в московской милиции (1969 год)

шое количество специальных автомобилей ГАЗ-23. Их окрасили и оборудовали как обычные ГАЗ-21 и отправили в батальоны ГАИ Москвы и Ленинграда, занимавшиеся сопровождением правительственных кортежей и иностранных делегаций высокого уровня. Только с восьмицилиндровым двигателем и автоматической передачей «Волга» могла возглавлять и замыкать кортежи из движущихся с очень высокой скоростью ЗИЛов и «Чаяк». В начале 70-х органы МВД закупили в год по 200 экземпляров «Волги» и 400 «Москвичей». В милиции «Волги» работали в основном в виде «персоналок» руководителей или, без специальной окраски, в качестве служебных машин Уголовного розыска, ОБХСС и других служб. Основная масса горьковских машин направлялась в ГАИ, где их широко использовали как патрульный транспорт, для сопровождения колонн автобусов, охраны спортивных и других мероприятий. Обычная патрульно-постовая служба довольствовалась «Москвичами», «Жигулями», ГАЗ-69, УАЗ-469Б и мотоциклами «Урал».

Опознавательные знаки

Для всех моделей седанов, поступавших на службу в милицию и ГАИ, Всесоюзный научно-исследовательский институт по нормализации в машиностроении, Всесоюзный научно-исследовательский институт пожарной охраны (ВНИИПО) и Всесоюзный научно-исследовательский институт технической эстетики (ВНИИТЭ) разработали новую схему окраски и опознавательных знаков. А в конструкторском бюро хозяйственного управления МВД (КБ ХОЗУ МВД) подобрали стандартный для разных марок и моделей набор оборудования. Самой приметной деталью милицейской машины считалась сигнально-громкоговорящая установка на крыше. С 50-х годов широко применялись громкоговорители. Сначала два рупора были огромного размера, но в начале 60-х появились более компактные модели. В 1966 году на машинах оперативных служб уже применялись мигающие проблесковые маячки. Исполком Моссовета издал указ, согласно которому за каждой из служб закреплялся свой цвет маячка. Милицейским автомобилям



Милицейский автомобиль ГАЗ-24 «Волга» (выставочный образец)

полагался фиолетовый, скорой помощи — желтый, пожарным — красный, аварийным службам — голубой. Маячок устанавливался только при наличии на данной машине звукового сигнала «сирена». Причем на задание шофер оперативного автомобиля должен был ехать с включенным маячком,

а сирену использовать только при проезде перекрестков на красный свет или как требование к водителю идущего впереди автомобиля освободить полосу. Первые маячки были импортными, производства социалистических стран, например польские *Elektra*.

Стандартная установка ГУ-20М образца 1969 года была устроена так. К водосточным желобкам милицейского автомобиля крепилась растяжка из труб и листа металла по типу «верхнего» багажника. На нее устанавливали два вращающихся вокруг своей оси громкоговорителя. Между ними



Иногда вместо надписи «Милиция» на патрульные «Волги» наносилось слово «Госавтоинспекция»



Патрульные ГАЗ-24 и ГАЗ-21 около типового стационарного поста ГАИ 70-х годов

на высокой стойке-«ножке» стоял сине-фиолетовый проблесковый маячок с колпаком, верх которого имел овальную форму. Маячок и громкоговорители включались со специального пульта, привинченного снизу к корпусу приборной панели. С этим пультом совмещался микрофон на проводе, позволявший давать команды через громкоговоритель. Блок питания и другие системы располагались в багажнике. Наличие растяжки позволяло не делать дополнительных отверстий в крыше автомобиля. Возле левой передней стойки кузова на крыле устанавливали фару-искатель ФГ-16Б, подобную той, которой оборудовали меди-

цинские машины ГАЗ-22Б. На переднем бампере обязательно крепились две большие противотуманные фары с желтыми рассеивателями. На крышке багажника устанавливался еще один специальный сигнал — прямоугольное табло с надписью «Остановитесь». Экипаж милицмейской машины включал его, обогнав автомобиль нарушителя. В серийное оборудование входила радиостанция, поначалу применялась модель «Пальма-ПН». Она располагалась в багажнике на специальном кронштейне. Под приборной панелью находился аппарат с телефонной трубкой, при помощи которого водитель или сидящий рядом милиционер связывался через

радиостанцию с дежурной частью. Автомобили Госавтоинспекции с начала 70-х годов оснащали также прибором для измерения скорости проезжающих транспортных средств типа «Фара», в небольшом количестве поставлялись импортные измерители скорости *Speed gun*.

Специальная окраска милицмейских автомобилей устанавливалась по всей стране приказом министра внутренних дел СССР. Так, согласно приказам 1953 и 1957 годов, машины должны были окрашиваться в темно-синий цвет с красными полосами вдоль всего борта. В феврале 1963 года приказом МООП

Продолжение на стр. 10



Милицмейский автомобиль ГАЗ-24 «Волга» (модернизированный вариант 1978 года)





«ВОЛГА» ГАЗ-24 МИЛИЦИЯ





был введен голубой цвет с красной полосой только на передних дверях. На этой полосе была надпись «милиция» белыми или черными буквами. Но порой красная полоса с надписью могла оказаться на белой, светло-серой или бежевой машине.

Приказом Н. А. Щелокова №338 от 22 сентября 1969 года вводилась принципиально новая схема окраски, уже опробованная в течение прошедшего года в опытной эксплуатации. По результатам научных исследований трех институтов основным цветом кузова выбрали ярко-желтый, резко выделявший милицейскую машину из потока. Традиционному синему нашлось место в виде темно-синих или голубых полос, проходящих вдоль всего борта по стандартным для данной модели ребрам жесткости. Изначально в синий цвет окрашивали и крышку багажника. Из-за особенностей поверхностей кузова у «Волг» обоих поколений и у «Москвича» синий багажник окрашивался отдельно от боковых полос, а у «Жигулей» боковые полосы и багажник сливались в единое целое. У ГАЗ-69 в синий красили капот или заднюю торцевую дверь. На передние двери ниже полосы наносился цветной Государственный герб Союза ССР. Аналогичную желтую с синими полосами окраску получили милицейские микроавтобусы РАФ-977ДМ и УАЗ-452. У них в синий окрашивали еще и створки торцевой двери.

Первые желто-синие «Волги» ГАЗ-24 со всеми специальными устройствами поступили в милицейские подразделения еще в 1969 году. В течение года и нескольких месяцев они встречались на улицах городов даже чаще, чем новые «Волги» гражданской окраски. Правда, большинство поначалу все же составляли привычные «Волги» ГАЗ-21 с той же специальной окраской и тем же набором оборудования.

В 1975 году желто-синяя окраска получила новый статус. Теперь ее определял не ведомственный приказ, а государственный стандарт ГОСТ-21392-75. В нем прописывались правила окраски транспортных средств всех оперативных служб: милиции, скорой помощи, пожарных, аварийных, ВГСЧ. Синий багажник отменили, осталась только надпись ГАИ в синем круге. Особенности кузова ГАЗ-24 позволяли нанести синюю полосу и надпись «милиция» на четко выделенную наклонную часть багажника, заходящую на заднюю панель.

Шаг влево, шаг вправо

Отступления от стандарта, как это часто бывает, начались быстро. Иногда они были на пользу: например, уже в начале 70-х годов на растяжках многих милицейских машин (особенно часто на ГАЗ-24) стали устанавливать по две дополнительные фары с рассеивателями красного цвета, мигающие пульсирующими вспышками.

Нередко на бампер посередине ставили дополнительную сигнальную фару с красным стеклом. На смену стойке с маячком и двум рупорам пришли сигнально-громкоговорящие устройства (СГУ) *Tesla AZD-500* или *AZD-501*, закупавшиеся в социалистической Чехословакии. Их особенностью был очень широкий и низкий круглый маячок, смонтированный непосредственно на компактный пластиковый громкоговоритель. Чешское устройство устанавливалось не на растяжку, а прямо на середину крыши автомобиля. Ближе к концу 70-х годов получили массовое распространение маячки фирмы *FER* из ГДР. Они представляли собой небольшой усеченный конус (были похожи на перевернутый стакан). При необходимости синий рассеиватель маячка легко было заменить красным, оранжевым или зеленым. Днепропетровский радиозавод освоил выпуск устройства СГУ-60 с громкоговорителем, аналогичным изделию *Tesla*, на который сверху устанавливался маячок *FER*.

Во второй половине 70-х годов нарушения ГОСТа и приказа министра приобрели массовый характер. В первые годы переоборудованием автомобилей занималось специализированное предприятие «Учреждение №62/14» в рабочем поселке Сухобезводное Семеновского района Горьковской области, где трудились как заключенные, так и вольнонаемные жители поселка. Там были все



Автомобиль ГАЗ-24-10 «Волга» на службе в милиции Горького

условия для перекраски и переоборудования автомобиля, а администрация учреждения несла ответственность за строгое соблюдение стандарта. Впоследствии машины стали поступать с автозаводов прямо в милицйские подразделения, где окраску делали своими силами, а оборудование или получали новое, или использовали снятое со старых, отслуживших свое автомобилей.

На местах не всегда была возможность перекрасить кузов в желтый цвет. Так в милицйских гаражах замелькали «Волги» стандартных горьковских цветов — белые, светло-серые, серо-голубые, но с синими полосами и гербами. Радиостанции, маячки и громкоговорители подбирали из того, что имелось в наличии. Поэтому к началу 80-х годов милицйские «Волги» в разных



Милицйские «Волги» и вертолеты исправно служили даже в Сибири и северных районах



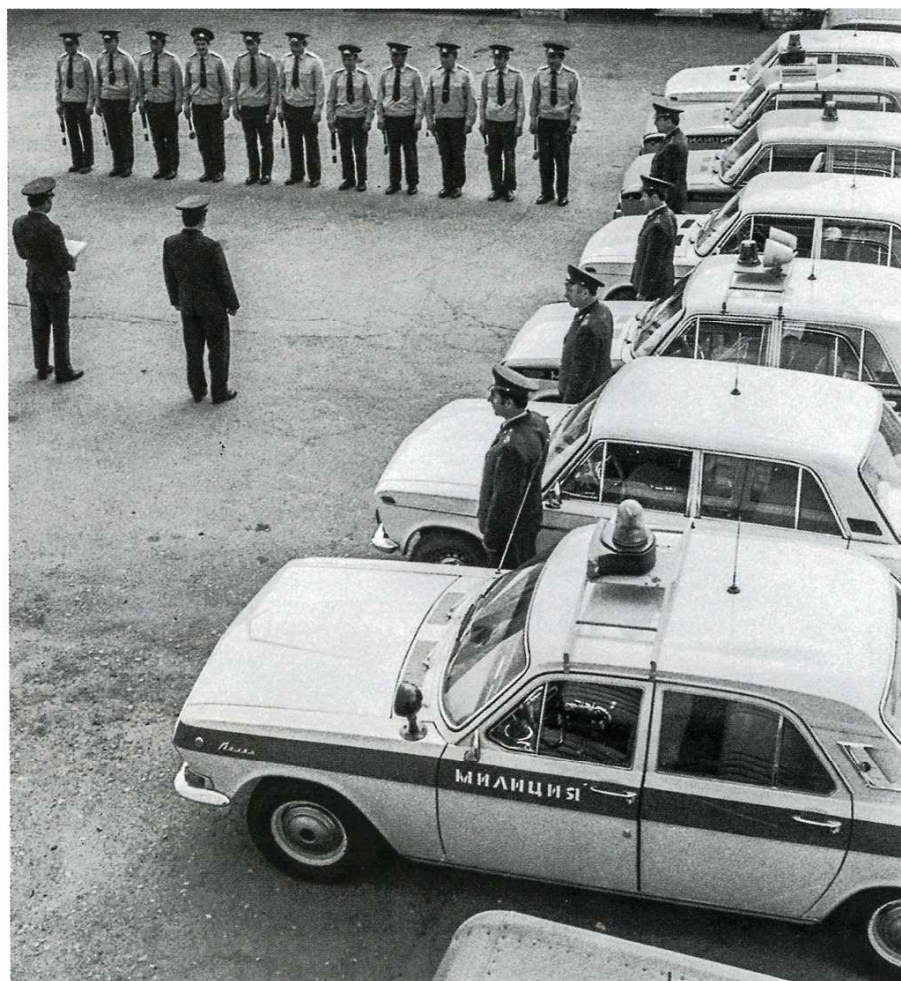
Милицйский автомобиль ГАЗ-24 «Волга», современная реконструкция (Красноярск)



Милицейский автомобиль ГАЗ-24 «Волга», современная реконструкция (Москва)

городах и республиках, а порой и в разных районных УВД одного города, существенно отличались друг от друга и окраской, и комплектацией. Интересно, что на исходе 70-х годов в милицию, помимо седанов, начали поступать в небольшом количестве универсалы ГАЗ-24-02.

В Правилах дорожного движения, введенных в 1979 и 1986 годах, появился пункт, обязывавший всех водителей пропускать колонны машин, сопровождаемые автомобилями Госавтоинспекции. Если на головной машине мигал красный маячок, весь попутный транспорт должен был остановиться у обочины. Продолжить движение можно было только после прохождения колонны и замыкающего ее автомобиля с зеленым маячком. Все было просто, как на обычном светофоре: красный свет — стойте, зеленый — ехать разрешено. Обычно это применялось, чтобы освободить проезжую часть для правительственных кортежей и делегаций высоких гостей. В качестве эскортных автомобилей с красными и зелеными маячками чаще всего использовались «Волги» ГАЗ-24. На них применялись цветные маячки FER. Прикрученные тремя винтами колпаки немецких маяков легко заменялись, что позволяло одну и ту же «Волгу» в одном случае использовать как головной автомобиль с красным сигналом, а в другом — как замыкающий с зеленым.



Построение инспекторов ГАИ перед началом несения службы



Где родился, там и пригодился

Автомобили ГАЗ-24 поступали в гаражи органов внутренних дел до снятия с производства в 1985 году. Потом им на смену пришли модернизированные «Волги» ГАЗ-24-10. Они тоже работали в милиции, но их в желтый уже не окрашивали, кузов оставался в том цвете, в каком машина сошла с конвейера, исчезли советские гербы, вместо них на двери наносили буквы

ПГ (патрульная группа) или ГАИ. Это была последняя модель, активно работавшая в милиции Москвы, Ленинграда и ряда других городов. С 90-х годов «Волги», в том числе носившие синие полосы и маячки, использовались в основном как персональные машины генералов и полковников. Из патрульно-постовой и дорожно-патрульной служб продукцию ГАЗа вытеснили разные модели ВАЗа, специальные милицмейские

АЗЛК-21418 и иномарки. И только один город остался исключением — Нижний Новгород. Там и в XXI веке любые подразделения милиции и ГИБДД продолжали ездить на «Волгах» ГАЗ-3102, ГАЗ-31029 и ГАЗ-3110, окрашенных по новому российскому стандарту в белый цвет с синими полосами, оснащенных современными средствами связи, светосигнальной аппаратурой и другими устройствами.

Технические характеристики ГАЗ-24 «Волга» Милиция*

Число мест	5
Максимальная скорость	147 км/ч
Время разгона до 100 км/ч	19 сек
Расход топлива при скорости 90 км/ч	10,5 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-60
Генератор	Г120-Н1
Реле-регулятор	РР350
Система зажигания	контактная
Катушка	Б115
Прерыватель-распределитель	Р119-Б
Стартер	СТ-230-Б
Свечи зажигания	A17B
Размер шин	7,35-14
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,6
наружный габаритный	6,0
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 19,1	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, на поперечных рычагах, шкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Тормоза	
рабочие — передние и задние барабанные, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем	
стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса	

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа коробки передач

I — 3,5; II — 2,26; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 3,54

Главная передача

одинарная, гипoidная, передаточное число — 3,9

Двигатель

ЗМЗ-24Д, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, жидкостного охлаждения

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-126Г, двухкамерный

Максимальная мощность

95 л.с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

19 кгс·м (186,3 Нм) при 2200–2400 об/мин

* Данные о снаряженной и полной массе исключены, так как у милицмейской машины они отличаются от паспортных данных базовой модели ГАЗ-24.



На страже безопасности движения

Временем настоящего расцвета и подъема в истории Госавтоинспекции СССР стал период с 1967 по 1983 год, когда Главное управление Госавтоинспекции (ГУ ГАИ МВД СССР) возглавлял генерал Валерий Витальевич Лукьянов.

Перед войной Валерий Лукьянов учился в МВТУ имени Баумана по специальности «конструктор бронетанковой техники». До 22 июня 1941 года он успел окончить только два курса и, добровольно отказавшись от брони, ушел в армию. После танкового училища лейтенант Лукьянов, обладавший начальными инженерными знаниями, был назначен заместителем командира части по ремонту танков. На фронтах Великой Отечественной войны Лукьянову пришлось постоянно вывозить с поля боя подбитые

танки, почти в полевых условиях ставить их на ход и приводить в боевое состояние. Победу он встретил в Чехословакии. С 1947 года Лукьянов заведовал автохозяйством Министерства государственной безопасности (МГБ) Литовской ССР (в 1946–1953 годах милиция подчинялась не МВД, а МГБ). Потом, в середине 50-х, работал начальником участка ГАИ в Борисполе Киевской области. Следующими ступенями его профессионального роста стали должность заместителя начальника ГАИ Орлов-

ской области, а потом начальника УВД в том же регионе.

Сразу после Орла Лукьянова ждала Москва и высокая должность начальника ГУ ГАИ МВД СССР, которую он занял в августе 1967 года. Назревали большие перемены. После постройки ВАЗа, автозавода в составе «Ижмаша» и реконструкции АЗЛК началась эпоха массовой продажи населению легковых автомобилей. За руль современных быстходных машин сели сотни тысяч неопытных водителей, часто откровенных дилетантов. На дорогах началась эпидемия лихачества и грубых нарушений ПДД. Пресечь катастрофический рост числа ДТП с тяжелыми последствиями могло только быстрое усиление органов Госавтоинспекции, расширение их функций и полномочий. Волевой и авторитетный руководитель, Лукьянов взялся за коренное реформирование всей системы ГАИ, опираясь на новейшие достижения в области организации дорожного движения. В первую очередь это коснулось дорожно-патрульной службы. Были не просто сформированы строевые подразделения ДПС — их оснастили современной техникой: новыми патрульными автомобилями, устройствами для измерения скорости и проверки на алкоголь. Появились отлично оборудованные стационарные посты ГАИ. Над опасными аварийными участками дорог в небо взлетели патрульные вертолеты. В руках ГАИ сосредоточились организация движения, установка дорожных знаков, обеспечение работы светофоров, нанесение разметки. Много внимания уделялось подготовке водителей, процедуре выдачи прав. Уже в начале 70-х годов вместо удостоверений «шофера-любителя» и водителя-про-

Выдача номерных знаков в МРЭО ГАИ



Инспектор ГАИ в парадной форме около патрульного ВАЗ-2101 «Жигули»





Проверка документов на стационарном посту ГАИ



фессионалов трех классов ввели систему прав, соответствующую международным стандартам с категориями А, В, С, D, E. Отпала необходимость выдавать специальные удостоверения для водителей, участвующих в международном движении. Владельцам частных автомобилей и мотоциклов права стали выдавать только после окончания автошколы. Соответственно, понадобилось расширить сеть автошкол ВДОАМ и ДОСААФ, их оснастили специально оборудованными классами, автотренажерами, достаточным количеством учебных автомобилей. Были внедрены автоматические системы приема экзаменов по ПДД в ГАИ.

Повсеместно удалось организовать Межрайонные регистрационно-экзаменационные отделы (МРЕО), где принимались экзамены

у выпускников автошкол, выдавались права всех категорий, регистрировался весь частный механический транспорт с выдачей техпаспортов и номерных знаков. Полностью в руки ГАИ перешло проведение ежегодного техосмотра всех частных и государственных машин. Инспекторы на дороге получили право проверять техническую исправность проезжающих машин и снимать номера с неисправных.

Особое внимание уделялось пропаганде соблюдения ПДД. Инспекторы ГАИ проводили собрания в трудовых коллективах, школах и других учебных заведениях, снимались короткометражные документальные и игровые фильмы, выходили передачи на телевидении и радио, посвященные безопасности движения. Для предотвращения детского

Валерий Витальевич Лукьянов

1947 год

Занял должность начальника автохозяйства МГБ Литовской ССР.

1954 год

Назначен начальником участка ГАИ в Киевской области.

1957–1967 годы

Работал на руководящих должностях в УВД Орловской области.

1967 год

В августе возглавил Главное управление ГАИ МОП (позднее МВД) СССР.

1973 год

23 октября получил звание генерал-майора.

1975 год

25 апреля получил звание генерал-лейтенанта.

1983 год

Вышел в отставку.



Отряд юных инспекторов движения (ЮИД) и патрульный «Москвич-412»

травматизма и смертности из школьников старших классов сформировали отряды юных инспекторов движения (ЮИД). ГАИ следила и за конструкторскими бюро автозаводов, требовала внедрения новых систем, повышающих активную и пассивную безопасность: раздельных приводов тормозов, аварийной сигнализации, современных световых приборов. В ПДД внесли пункты, обязывающие водителей и пассажиров легковых автомобилей пристегиваться ремнями, а мотоциклистов — носить шлем. За годы руководства Лукьянова не раз менялись ПДД и ГОСТы.

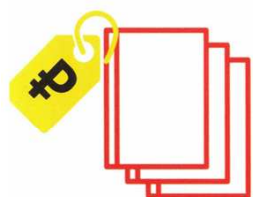
В. В. Лукьянов вышел в отставку в 1983 году, когда начались массовые перестановки в руководстве страны. Он носил звание генерал-лейтенанта милиции, степень доктора юридических наук, был удостоен ордена Трудового Красного Знамени, двух орденов Отечественной войны, двух орденов Красной Звезды, других правительственных наград. Именем В. В. Лукьянова в 2013 году назван вуз — Юридический институт МВД в городе Орле.

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

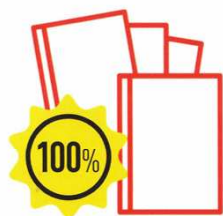
Теперь начать подписку можно **в любой момент***!
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

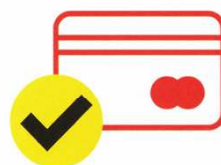
ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



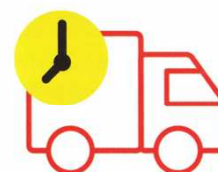
ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



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

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК
«МИЛИЦИЯ СССР» №3

ГАЗ-69
МИЛИЦИЯ СССР

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