**06-071 РАФ-22033 специальный оперативный автомобиль ГАИ МВД СССР со стереофотограмметрической установкой АДТП-С, на базе 4-дверного микроавтобуса РАФ-2203 4х2, мест 6, полный вес 2.71 тн, ЗМЗ-24Д/-2203 95 лс, 120 км/час, опытный, г. Рига 1974 г.**



Транспортные средства органов внутренних дел подразделяются по общему назначению на две категории. Первая — для непосредственного использования в оперативно-служебной деятельности и вторая — прочие, используемые в работе по хозяйственному, медицинскому и другим видам обеспечения, а также для служебных поездок работников. Оперативно-служебные автомобили (легковые, на шасси грузовых и базе автобусов) по конкретному назначению составляют различные штатные группы: патрульные подразделений охраны, ДПС ГАИ, дежурных частей, транспортированию нарядов милиции и т.п. Они имеют (кроме используемых в оперативной работе и следственных подразделениях) надпись «Милиция», цвето-графическую окраску, оснащаются специальными звуковыми и световыми сигналами, другим спецоборудованием и средствами связи. В 1969 г. все силы дорожного надзора, «корнями» уходящие в ОРУД, были подчинены ГАИ и реорганизованы в ее структурное подразделение – **Дорожно-патрульную службу**. В сентябре того же года Министр МВД подписал приказ, устанавливающий новую спецокраску для всех милицейских машин – канареечно-желтый кузов с синей полосой. Важное место в автоинспекции занимают оперативные автомобили дежурной части (АДЧ). Дежурная часть должна находиться в любом подразделении ДПС, так как контроль за движением на дорогах осуществляется круглосуточно, а дежурная часть координирует работу инспекторов подразделения, работающих непосредственно на дороге, и отслеживает оперативную обстановку на вверенном участке. Помимо всего прочего, в обязанности дежурной части входит выезд на места крупных дорожно-транспортных происшествий (в случае гибели в ДТП одного и более человек или по непосредственному указанию начальника управления). На месте дежурный обычно контролирует проведение неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий.

Долгое время наша автомобильная промышленность таких машин серийно не выпускала. Чаще всего для этих целей переделывались подходящие микроавтобусы, обычно УАЗы. В крупных городах наиболее приемлемой базой для передвижной «Дежурной части» были микроавтобусы РАФ. В середине 70-х годов, когда в Латвии осваивали производство нового микроавтобуса РАФ-2203 «Латвия», в модельной гамме Рижского автобусного завода предусматривался специальный оперативный автомобиль ГАИ РАФ-22033. Опытные образцы «гаишного» РАФика проходили испытания в Москве в 1974-1976 годах. Машина эта была создана специально для ускоренной обработки ДТП и снижения травматизма сотрудников при этом процессе. Суть идеи состояла в оборудовании - в специальной системе для стереофотографии. Машины комплектовались стереофотограмметрической установкой АДТП-С для объемной фиксации места происшествия. *(Фотограмметрия определяет формы, размеры и положение объектов по их фотографическим изображениям. Само слово происходит от греческих слов: photos – свет, gramma – запись и metreo – измеряю. Стереофотограмметрия основывается на свойстве зрения формировать целостное объёмное изображение объекта на основе двух различных изображений, поступающих от правого и левого глаза одновременно, т.е. стереоскопическое изображение. При таком зрении воспринимаются пространственные формы наблюдаемых объектов, что делает возможным на фотограмметрических приборах измерять размеры этих объектов и расстояния между ними.).*

Полученные с помощью агрегата стереоскопические фотографии позволяли при необходимости восстановить взаимное положение объектов ДТП без трудоемкого составления схем с измерениями - причем, не только трудоемкого, но и иногда опасного (при плотном потоке транспорта) дела. Это дало возможность отказаться от традиционных нарисованных от руки схем и измерений с помощью рулетки. Самое главное, что с помощью АДТП-С сокращалось время фиксации места ДТП: достаточно было промаркировать конусами с номерами все интересующие объекты и сфотографировать их с крыши машины. Для установки этой системы в рабочее положение на крыше микроавтобуса предусматривался сдвижной люк. Вместо часа-двух на фиксацию места ДТП стало уходить не более 15 минут. В салоне спецавтомобиля установлены: два двухместных сиденья, рабочий стол, тумба для спецоборудования, шкаф для одежды, 4 съемных контейнера со спецоборудованием (унифицированные для спецавтомобилей РАФ-2203-АДЧ и УАЗ-452 (-3741)-АДЧ). Отопление салона осуществляется отопителем с отбором тепла от системы охлаждения двигателя. Общее число мест для сидения, включая водителя - 6. Помимо фотограмметрической стереокамеры в состав оборудования спецавтомобиля РАФ-22033 входили: обычный фотоаппарат, магнитофон, жезлы регулировщиков, конусы, дорожные знаки и огнетушители, портативный газоанализатор для экспертизы алкогольного опьянения, диктофон, пишущая машинка для составления первичных следственных документов. На крыше установили светосигнальную громкоговорящую установку СГУ-60, антенну радиостанции и три фары типа прожектор-искатель: две — спереди по бокам, одну — сзади справа.

Эта модификаций РАФ-2203, как и оперативный штабной автомобиль пожарной охраны РАФ-22034 и комбинированный микроавтобус РАФ-22036, совмещавший функции «Скорой помощи» и патрульной машины ГАИ, так и остались опытными модификациями. И МВД пришлось разрабатывать и производить служебный автотранспорт для нужд ГАИ собственными силами. РАФ-2203-АДЧ - оперативные автомобили дежурной части переоборудовали для Госавтоинспекции из серийных микроавтобусов РАФ-2203.

РАФ долго оставался в милицейском строю – даже в первые годы после распада СССР.

**Техническая характеристика микроавтобуса РАФ-2203**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Габаритные размеры** | | |
| Длина, мм | 4940 | |
| Ширина, мм | 2210 | |
| Высота, мм | 1970 | |
| Колесная база, мм | 2620 | |
| Передний свес, мм | 1200 | |
| Задний свес, мм | 1120 | |
| Колея передних колес, мм | 1474 | |
| Колея задних колес, мм | 1420 | |
| Высота ступеньки над уровнем дороги, мм | 400 | |
| Ширина дверного проема двери пассажирского салона, мм | 916 | |
| Ширина дверного проема задней двери, мм | 1274 | |
| **Масса и пассажировместимость** | | |
| Масса снаряженного автобуса, кг | 1750 | |
| Полная масса автобуса, кг | 2710 | |
| Допустимая нагрузка на переднюю ось, кг | 1275 | |
| Допустимая нагрузка на заднюю ось, кг | 1435 | |
| Количество мест | 11 | |
| Количество мест (РАФ-22039) | 13 | |
| **Двигатель** | | |
|  | РАФ-2203 | РАФ-2203-01, РАФ-22038 |
| Модель | ЗМЗ-24Д/-2203 | ЗМЗ-4021.10 |
| Тип | карбюраторный | карбюраторный |
| Количество цилиндров | 4 | 4 |
| Рабочий объем, л | 2,445 | 2,445 |
| Степень сжатия | 8,2 | 6,7 |
| Максимальная мощность, кВт (л.с.) | 69 (95) | 69 (95) |
| **Коробка переключения передач** | | |
| Тип | механическая | |
| Количество ступеней КПП | 4 | |
| Сцепление | однодисковое, сухое | |
| **Подвеска колес и рулевое управление** | | |
| Передняя подвеска | независимая, пружинная, на поперечных рычагах | |
| Задняя подвеска | зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах | |
| Амортизаторы | гидравлические | |
| Рулевое управление | глобоидальный червяк с трехгребневым роликом | |
| **Тормозное управление** | | |
| Рабочая тормозная система | барабанного типа, с гидравлическим приводом | |
| Стояночная тормозная система | механический привод на задние колеса от ручного рычага | |
| **Показатели маневренности** | | |
| Максимальная скорость при полной загрузке, км/ч | 120 | |
| Расход топлива в городском цикле при полной загрузке, л/100 км | 12 | |
| Минимальный радиус поворота, м | 6,6 | |
|  | | |
| Номинальное напряжение электрооборудования, В | 12 | |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-603М | |
| Шины | 185R15 | |