**03-080 Москвич-400-420/401-420 4х2 4-дверный заднеприводный седан Отдела по Регулированию Уличного Движения, ОРУД МВД, со звукоусилительной станцией, мест 3, полный вес 1.2 тн, МЗМА-400/401 23/26 лс, 90 км/час, Мастерские МВД 1950-е г.**

30 декабря 1925 года Моссоветом создается Отдел регулирования уличного движения (ОРУД), который в 1932 году становится общегосударственной структурой. Сотрудники ОРУД обеспечивали безопасность и правопорядок на дорогах, в том числе в качестве постовых-регулировщиков несли службу на самых напряженных перекрестках, пока те не стали оснащать светофорами. Несколько лет ОРУДы выполняли всю связанную с автомобилями работу, т.е. не только обеспечивали безопасность на дорогах, но и занимались регистрацией машин, выдачей водительских удостоверений, проводили техосмотры и т. д. Однако 3 июля 1936 года СНК СССР принял «Положение о Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». С этого момента административно-технической работой занималась ГАИ, а ОРУДы вновь сосредоточились только на регулировании движения и обеспечении его безопасности. Подобное разделение просуществовало вплоть до 1961 года, когда ОРУД сделали подразделением ГАИ, а в 1969 году разрозненные силы дорожного надзора были реорганизованы в ДПС в составе ГАИ. Права и обязанности орудовцев менялись по мере конкретизации законодательной базы. ПДД постоянно уточнялись и ужесточались. В 1936 году появились единые для всей страны обязательные водительские «права» – «Удостоверение шофера», которые выдавались органами внутренних дел. Уже к концу 40-х годов в обязанности сотрудников ОРУДа входило не только регулирование движения «на местах», но и «летучее патрулирование» дорог и улиц, профилактическая проверка документов и транспорта, словом, все то, что присуще современной ДПС.

 До войны самым распространенным транспортным средством орудовцев были мотоциклы. После войны автопарки ОРУДа пополнили: трофейная и ленд-лизовская техника и «демобилизованные» ГАЗ-67, затем «Победы» и «Москвичи-400», ГАЗ-69 и «Москвичи» второго поколения, а также 21-е «Волги».

 Автомобили «Москвич-400-420» и «Москвичи-401-420», поступавшие на службу в ОРУД, ничем не отличались от стандартных машин, за исключением «средств голосового оповещения». Первые автомобили даже не имели специальной окраски. Лишь 31 декабря 1953 года вышел приказ МВД СССР №266 «О специальной окраске оперативных легковых автомобилей органов милиции», согласно которому автомобили и мотоциклы органов внутренних дел должны были окрашиваться в темно-синий цвет с красной полосой и иметь надпись «Милиция». Стандарт на окраску специальных автомобилей продержался до 1962 года, когда на смену основному темно-синему цвету пришел бирюзовый. Но даже после этого старые машины не спешили перекрашивать, и почти все милицейские «Москвичи» первого поколения дослужили до списания в своей первоначальной «униформе».

 На крышах некоторых милицейских автомобилей, над ветровым стеклом, устанавливалась обычная фара из белого матового стекла (промаркированная красной буквой «А», Во время оперативного выезда эта фара работала в мигающем режиме, чем привлекала внимание прохожих и сообщала другим участникам движения о том, что данный автомобиль имеет право отступать от правил при проезде перекрестков и нарушать установленный скоростной режим.

 В прямую обязанность инспекторов ОРУД входила пропаганда Правил дорожного движения, особенно среди пешеходов, которые так и норовили перейти улицу в неположенном месте, благо интенсивность самого движения оставалась невысокой. Для этих целей на крышах машин ОРУД устанавливались огромные «колокольчики» громкоговорителей, которые были хорошо заметны издалека – это и был лучший опознавательный элемент транспорта ОРУД. В послевоенные годы это была весьма своеобразная форма профилактики порядка на дорогах. Наиболее оживленные улицы патрулировали машины, оснащенные громкоговорителями, и милиционеры «одергивали» нарушителей ПДД прямо из-за «баранки».

|  |
| --- |
| Техническая характеристика «Москвич-400-420» (в скобках отличающиеся данные по «Москвичу-401-420») |
| Число мест:  | 4 |
| Максимальная скорость  | 90 км/час  |
| Расход топлива при скорости 30-50 км/час  | 8 л/100 км  |
| Электрооборудование  | 6 V  |
| Аккумуляторная батарея  | 3СТЭ-65 (3СТЭ-60)  |
| Генератор  | Г-28, 6V, 18A, 100W позже Г-29 и Г-22 |
| Реле-регулятор  | ЦБ4118 или РС28  |
| Стартер  | Bosch (до 07. 1947) позже СТ-28 и СТ-28Б |
| Прерыватель-распределитель  | Р-28 (Р-34) |
| Свечи зажигания  | НА-11/10А (А-11У) |
| Размер шин  | 5.60-16 |
| Вес автомобиля в снаряженном состоянии:  |
| без нагрузки общий  | 855 кг  |
| с нагрузкой 4 человека общий  | 1155 кг  |
| на переднюю ось  | 540 кг  |
| на заднюю ось  | 615 кг  |
| Дорожные просветы:  |
| под передней осью | 200 мм  |
| под задней осью  | 200 мм  |
| Наименьший радиус поворота:  |
| по колее переднего наружного колеса  | 6.0 м  |
| внешний - по наиболее выступающей части  | 6.3 м  |
| Подвеска передняя: независимая, пружинная, с продольными рычагами,амортизаторы гидравлические, одностороннего действия |
| Подвеска задняя: зависимая, на продольных полуэллиптических рессорахамортизаторы гидравлические одностороннего действия |
| Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное отношение — 15                                  |
| Тормоз ножной: колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом |
| Тормоз ручной: колодочный, на задние колеса с механическим приводом  |
| Сцепление: однодисковое, сухое с гасителем крутильных колебаний |
| Коробка передач: механическая, трехступенчатая, двухходовая, без синхронизаторов |
| Передаточные числа трехступенчатой коробки передач: I — 3,56; II — 1,73; III — 1,00; задний ход — 4,44(I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61) |

|  |
| --- |
| Двигатель |
| МЗМА-400 (401), карбюраторный, 4-тактный, 4-цилиндровый, рядный, нижнеклапанный |
| Диаметр цилиндра  | 67,5 мм |
| Ход поршня  | 75 мм |
| Литраж двигателя  | 1074 см3 |
| Степень сжатия  | 5,8 (6,2)  |
| Число клапанов  | 8 |
| Порядок работы цилиндров двигателя  | 1-3-4-2 |
| Карбюратор: К-24, позже К-24А, К-25 и К-25А  |
| Максимальная мощность: 23 л. с. при 3600 об/мин (26 л. с. при 4000 об/мин) |
| Максимальный крутящий момент: 55 Нм при 2000 об/мин (58 Нм при 2200 об/мин) |