**03-093 ГАЗ М-22 или ГАЗ-22В "Волга" 4х2 5-дверный заднеприводный универсал ГосАвтоИнспекции МВД СССР, мест 5 + 175 кг груза, полный вес до 1.95 тн, ЗМЗ-21А 75 лс, 125 км/час, окрас 1969 г., штучно, предприятия МВД СССР, с 1962 г.**



*Из статьи «От «Победы» до «Сайбера»: все милицейские спецверсии легковых ГАЗов» на kolesa.ru, автор: Сергей Ионес.*

 … По всем советским документам легковые автомобили ГАЗ среднего класса проходили, прежде всего, как автомобили для служебного пользования, и только во вторую очередь – для индивидуального. «Газики» и «Эмки» — до войны, «Победы» и «Волги» в послевоенные десятилетия работали во всех учреждениях и организациях Советского Союза. Не могла обойтись без них и милиция.

 О легковых машинах, обслуживающих органы правопорядка в довоенные годы, известно очень мало. До нас дошли только фотографии ГАЗ-А начальника милиции в одной из областей с красной звёздочкой на дверце и газетная статья о ГАЗ-М1 с рупорами громкоговорителей на крыше, на котором патрулировал улицы московский Отдел регулирования уличного движения ОРУД. Зато много лет после войны милиционерам по всему СССР верой и правдой служили машины М-20 «Победа».

**Волги всякие нужны...**

 В середине 50-х годов по заказу МВД был разработан специальный «автомобиль милицейский» АМ-1. От обычной «Победы» он отличался теми же громкоговорителями на крыше и радиостанцией для оперативной связи с отделением. Сначала в Москве, а с 1953 года по всей стране ввели специальную окраску милицейских машин, тёмно-синюю с красной полосой вдоль всего борта. Синие с красной полосой «Победы» использовались для патрулирования улиц, выезда дежурных и оперативных бригад на место происшествий. Просторный отапливаемый салон обеспечивал комфортабельные условия во время поездок и дежурства, вместительный багажник позволял перевозить различное оборудование, необходимое криминалистам. Объёмы выпуска легковых машин на Горьковском заводе пока не позволяли посадить каждого постового на «Победу», но немалый вклад в борьбу с правонарушителями и преступниками эти машины внесли.

 В 1957 году взамен «Победы» ГАЗ освоил «первую серию» «Волги» М-21. В больших городах такие машины со звездой на радиаторе вскоре появились и в гаражах МВД. Их тоже окрашивали в тёмно-синий цвет и наносили вдоль каждого борта красную полосу, на крышу устанавливали громкоговорящую установку. Салон стал просторнее, багажник вместительнее, а в 1958 году машине “подарили” более мощный и надёжный верхнеклапанный двигатель. Но «Волги» первых серий не получили в милиции такой массовости, как «Победы». Не успели.

 В 1960 году начались большие перемены к худшему. Непродуманное решение правительства упразднило союзное МВД, руководство милицией перешло в руки министерств охраны общественного порядка (МООП) союзных республик. Централизованная система снабжения органов автотранспортом перестала работать. В одних регионах отвечавшие за снабжение руководители находили возможность приобрести «Волги», чтобы на месте оснастить их громкоговорителями, радиостанциями, дополнительными фарами. В других республиках и областях пришлось до предела «донашивать» «Победы», а где-то милицию пересадили на «Москвичи».

 В тот период приказ МООП РСФСР 1963 года изменил окраску милицейских машин. На смену синему кузову пришёл голубой, красную полосу ради экономии краски оставили только на передних дверях. «Волги» ГАЗ-21 в таком «мундире» встречались нередко, особенно в Москве и Московской области.

**ГАЗ-22 «Волга»**

 В те же годы Горьковский автозавод предложил новинку – универсал ГАЗ-22. Вскоре такая машина, ещё синяя с красной полосой, появилась в Москве у дежурного по ОРУД ГАИ. Чуть позднее преимущества универсала сумели оценить оперативные и следственные бригады. Они уже ездили на голубых или на «штатских» ГАЗ-22. Больше всего универсалов «Волга» поступило на службу в милицию у себя на родине в Горьком.

«Чёрная полоса» в жизни советской милиции сменилась на «белую» после того, как место Н.С. Хрущева в Кремле занял Л.И. Брежнев. Он назначил министром общественного порядка Н.С. Щёлокова, который оперативно восстановил союзное МВД и вплотную занялся обеспечением милиции самой современной техникой. Конечно же, он взялся и решить давнюю проблему нехватки служебных автомобилей.

 С 1968 по 1973 годы союзное МВД стабильно заказывало 200-400 автомобилей «Волга» в год. Эти машины поступали в госавтоинспекцию, патрульно-постовую службу. Сначала роль нового милицейского транспорта взяли на себя привычные «Волги» ГАЗ-21, но Горьковский завод уже осваивал «Волгу» нового поколения. В милиции появились ГАЗ-24 из самых первых промышленных партий 1969 и начала 1970 года выпуска. В то время милицейские «двадцать четвёртые» встречались даже чаще, чем гражданские.

**Полоски и “мигалки”**

 Несколько научно-исследовательских институтов участвовало в разработке новой специальной окраски. Ярко-жёлтый кузов резко выделял автомобиль в потоке транспорта, синяя полоса отдавала дань традициям милицейской окраски 50-х и тоже служила ярким отличительным знаком. В первоначальном варианте милицейскому седану полагался синий багажник.

Поздние ГАЗ-21 и ранние ГАЗ-24, служившие в милиции и ГАИ, оснащали одинаковым типовым набором дополнительного оборудования. На водосточные желобки устанавливался специальный кронштейн, носивший на себе два рупора-громкоговорителя и синий проблесковый маячок на высокой «ножке». Это позволяло не делать лишних отверстий на крыше. У левой передней стойки кузова на крыле устанавливали фару-искатель на высокой ножке, аналогичную той, что применялась на медицинских универсалах ГАЗ-22Б. На багажнике – фонарь с надписью «остановитесь», на переднем бампере – жёлтые противотуманные фары. В багажнике стояла массивная радиостанция «Пальма». В начале 70-х в СССР из братской Чехословакии поставляли более компактные сигнально-громкоговорящие устройства (СГУ) фирмы Tesla с маячком большого диаметра, установленном прямо на компактном рупоре громкоговорителя. Причём такие устройства встречались как на ГАЗ-24, так и на прошедших ремонт ГАЗ-21. Иногда по бокам от СГУ устанавливали две красные фары. В 1975 году специальную жёлто-синюю окраску узаконил ГОСТ, только от синего багажника отказались в пользу синего круга на жёлтой крышке с надписью ГАИ, ПГ или ПМГ.

 На рубеже 60-70-х годов все «старые» и «новые» «Волги» по единому проекту переоборудовали на предприятиях системы МВД, одно из которых находилось в рабочем посёлке Сухобезводное Горьковской области и располагало всем необходимым для перекраски и доработки автомобилей.

 В 70-х и первой половине 80-х «Волга» ГАЗ-24 стала одним из основных автомобилей советской милиции. В небольших количествах на автобазы управлений внутренних дел поступали универсалы ГАЗ-24-02 и 8-цилиндровые ГАЗ-24-24 (эту модель выпускали в большем количестве, чем её предшественницу ГАЗ-23).

 **Модели ГАЗ М-22 1962 г. и ГАЗ-22В 1965 г**. это автомобили общего назначения с универсальным 5-дверным грузопассажирским кузовом. Автомобиль оборудован складными сиденьями второго ряда, позволяющими при их складывании увеличивать грузовое помещение кузова. Подвеска автомобиля — с повышенной жесткостью рессор и пружин, шины — с большей допустимой нагрузкой.

*Журнал «За рулем» №3 за 1963 г.*

**«Волга» М-22 «Универсал»**

 Грузопассажирский автомобиль «Волгах М-22 с универсальным кузовом выпускается на базе легкового автомобиля «Волга» М-21Л. Он служит для перевозки пяти пассажиров и груза весом до 175 кг, либо двух пассажиров (на переднем сиденье) и груза до 400 кг.

 Кузов автомобиля — цельнометаллический, 5-дверный, несущей конструкции. Основные узлы кузова (передние и задние крылья, облицовка, капот, передняя часть корпуса, передние двери, панель приборов, ветровое стекло, часть деталей пола, крыши и пр.) использованы от основной модели автомобиля «Волга».

 Двери кузова 2-панельные, без внутренних облицовочных рамок. Задние боковые двери отличаются от дверей обычной «Волги» измененной конфигурацией в верхней части. Для удобства погрузки и выгрузки перевозимых грузов в задней части кузова предусмотрена двустворчатая дверь, верхняя створка которой остеклена. Обе створки двери навешены при помощи петель с горизонтальными осями. В открытом положении верхняя створка двери фиксируется телескопическим упором, в закрытом — специальными фиксаторами. По боковым сторонам нижней створки двери расположены роторные замки с приводом к кнопке выключения замков, находящейся в центре корпуса фонаря освещения номерного знака. Нижняя створка двери открывается до горизонтального положения и находится на одном уровне с настилом пола; удерживают ее в таком положении специальные складные ограничители.

 Уплотнение всех пяти дверей двойное — по наружным и внутренним частям проема. Снаружи оно осуществляется губчатыми резиновыми уплотнителями, наклеенными на фланцы или торцы дверей и работающими на изгиб и сжатие. Внутреннее уплотнение обеспечивается кантами из губчатой резины, обтянутыми отделочной шелковой лентой. Канты крепятся без гвоздей при помощи язычков, просеченных в усилителях стоек и в рейках крыши.

 В специальной нише под настилом пола багажного отделения устанавливается запасное колесо. Здесь же предусмотрено место для шоферского инструмента.

 В кузове автомобиля М-22 расположены два ряда сидений. Переднее сиденье стандартное, с откидной спинкой для ночлега. Спинка и основание заднего сиденья закреплены на кузове при помощи петель, что позволяет раскладывать его, образовав в задней части кузова вместительный багажник; при этом спинка сиденья располагается на одном уровне с настилом пола.

 В целях снижения шума и термоизоляции кузова на панели пола и крыши, а также на стенки кузова наносится шумоизоляционная мастика с наклейкой вафельного картона. Щиток передней части кузова изолирован от шума и тепла двигателя специальной защитой, состоящей из набора вафельного картона, паралона и водонепроницаемого картона.

 Обивка кузова, сидений и боковых дверей выполнена из автобима, а пол, стенки спинки заднего сиденья и внутренняя панель нижней створки задней двери обиты линолеумом. Сверху на линолеуме укреплены дюралюминиевые штапики, которые защищают обивку от повреждения при транспортировке, погрузке и выгрузке.

 Во избежание преждевременного ржавления основания кузова и дверей они подвергаются надежной антикоррозийной защите — фосфатированию с последующей грунтовкой. В нижней части каждой двери имеются специальные щели для стока воды, попадающей внутрь дверей через неплотности желобков стекол.

 Ввиду того что по сравнению с обычной «Волгой» вес автомобиля М-22 увеличился на 80 кг, а грузоподъемность — на 125 кг, для него запроектированы шины размером 7,10х15 и усиленные рессоры задней подвески. Временно, до освоения заводом-поставщиком шин размером 7,10х15, на автомобиль устанавливаются стандартные шины.

 Электрооборудование автомобиля М-22 отличается от электрооборудования стандартного автомобиля «Волга» трассой электропроводки в задней части кузова. Над проемом задней двери установлен дополнительный плафон.