**03-208 УАЗ-469(Б)-АП или АДЧ 4х4 5-дверный милицейский автомобиль Патрульно-постовой службы или Дежурной части, мест 5 + 2 задержанных, вес: снаряженный ? тн, полный до 2.3 тн, УМЗ-414 75 лс, 100 км/час, мелкими партиями, предприятия МВД СССР 1973/80-85 г. в.**



*Автор Константин Андреев. Почтение и уважение автору.*

Основная задача патрульно-постовой службы полиции —обеспечение личной безопасности

граждан; поддержание порядка на улицах и в общественных местах; предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений; активное участие в раскрытии преступлений и задержании преступников.

**Охрана общественного порядка — важнейшая социальная функция государства.**

Задачи самых первых организованных силовых формирований — обеспечение общественного порядка в населенных пунктах — ничем не отличались от задач существующей ныне патрульно-постовой службы, входящей в структуру полиции общественной безопасности. Со времен появления в европейских городах профессиональной городской стражи, а на Руси — княжьей дружины, структура и круг полномочий «силовых ведомств» неоднократно менялись. Появлялись новые ветви и уровни, формировались административные вертикали, но неизменно существовали низовые подразделения, представители которых ежедневно выходили на улицы, следили за порядком, при необходимости пресекали правонарушения и задерживали нарушителей закона.

Первым опытом формирования регулярных военизированных подразделений, предназначенных не для защиты от иноземного супостата, а для применения силы внутри государства, можно

считать опричнину Ивана Грозного. Пример, впрочем, условный, поскольку цели и задачи, поставленные перед опричниками, соответствовали функциям органов госбезопасности в самые лихие времена. Важен сам прецедент создания мобильных вооруженных сил, специализирующихся на внутренних делах. Интересно, что именно тогда у «органов» впервые появилась собственная геральдика: внешним отличием опричников служили собачья голова и метла, прикрепленные к седлу — прозрачный намек на готовность «грызть и выметать изменников».

Профессионалы, специализирующиеся исключительно на охране общественного порядка, появились при царе Михаиле Романове в первой половине XVII века. Для «сыска преступников»

и вершения правосудия был создан институт тайных Приказов (ведомств), представленных на местах воеводами.

С начала XVIII века в городах под началом воевод стали появляться первые регулярные полицейские формирования. Само слово «полиция» ввел в обиход Петр I. После проведенных им административных реформ, в 1721 г. полиция стала полноправной государственной структурой. Петр достаточно широко очертил круг задач полицейских органов: полиция рождает добрые порядки, обеспечивает всем безопасность от разбойников и воров, непорядочное и непотребное житье отгоняет, принуждает каждого к труду и честному промыслу.

Во времена Екатерины роль «дежурной части» исполняли квартальные надзиратели. Низшим полицейским звеном являлись будочники. В марте 1897 г. императорским указом Павла I полномочия будочников были расширены, и на улицы российской столицы впервые вышли городовые. Обязанности российского городового были всеобъемлющими и хлопотными. За каждым из них был закреплен участок, где страж порядка, как правило, и проживал. На своей территории он должен был знать все присутственные места и фамилии всех домовладельцев, а всех дворников — в лицо. Помимо выполнения обязанностей, сходных с обязанностями нынешних участковых, городовые несли постовую службу на своем участке и дежурили в околотке. Собственно, именно с городовых в России началась регулярная патрульно-постовая служба.

Октябрьская революция 1917 г. всю полицейскую структуру страны разрушила, но даже в период, когда советская власть только формировала новый государственный аппарат, улицы не оставались без ее вооруженных представителей, приглядывающих за общественным порядком. Со временем обязанности городовых были возложены на постовых милиционеров.

**Днем основания патрульно-постовой службы считается 2 сентября 1923 г.,** когда приказом Центрального административного управления НКВД г. Москвы была утверждена «Инструкция

постовому милиционеру», регламентирующая общие положения о постовой службе, права и обязанности постового милиционера. К лету 1926 г. подразделения патрульно-постовой службы

появились практически во всех городах. К этому времени была введена единая форма одежды для сотрудников ППС и установлен отличительный знак — белый металлический щит с названием участка и постовым номером.

В 1962 г. вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по усилению деятельности советской милиции», которым определялись ее основные задачи, роль и место в общей системе государственного управления. Значительная его часть отводилась организации ППС. Год спустя вступил в действие еще один важный документ — Устав патрульно-постовой службы.

Потребность ППС в собственном транспорте увеличивалась по мере роста городов. Если до революции каждый городовой курировал сравнительно небольшой участок и всегда мог своевременно поспеть к месту происшествия (сигналом служил свисток дворника), советская власть такой роскоши позволить себе не могла. Постовые милиционеры отвечали за несколько городских кварталов. Это повлекло возникновение трех проблем: своевременность оповещения постового о происшествии, оперативность его прибытия к месту ЧП и доставка задержанных в участок. 11роблему связи отчасти решило появление общедоступных городских телефонных сетей. В Москве, например, первая АТС появилась в 1932 г., и тогда же на улицах столицы начали устанавливать таксофоны, в которых был предусмотрен и бесплатный вызов милиции по номеру «02». Первые портативные рации в распоряжение ППС поступили лишь в начале 1960-х, когда промышленность освоила выпуск ультракоротковолновых радиостанций второго поколения. А вот проблему транспорта долгое время решить не удавалось. Немногочисленные серийные легковушки, распределяемые в органы внутренних дел, доставались службам, остро нуждавшимся в транспорте — операм уголовного розыска и инспекторам дорожного движения. В середине 1950-х дежурная часть РОВД считала, что ей крупно повезло, если в гараже оказывался ГАЗ-69 или «Победа». Патрулирование улиц по-прежнему производилось в пешем порядке, но, по крайней мере, в случае ЧП патруль получил возможность вызвать дежурную машину к месту происшествия. В этот период вскрылась еще одна проблема. Стандартные

легковые автомобили небыли приспособлены к доставке задержанных в отделение. Во-первых, в салон можно было поместить лишь одного нарушителя, разумеется, на заднее сиденье, и так, чтобы по обе стороны от задержанного находилось по милиционеру. Во-вторых, перевозить нарушителя общественного порядка рядом с милиционерами было рискованно — он мог начать дебоширить или пытаться выскочить из машины. Оптимальным виделось такое устройство кузова патрульной машины, при котором задержанные находились бы в отдельном изолированном отсеке.

Такие автомобили появились в начале 50-х годов. В основном, это были металлические «пассажирские» будки АМ-3 на шасси ГАЗ-51 в милицейской окраске. От автозаков эти машины отличались тем, что большая часть будки предназначалась для перевозки личного состава. Задержанным отводился лишь небольшой «закуток». Так же были устроены и милицейские

автобусы на базе ГЗА-651. Однако эти машины не в полной мере соответствовали задачам ППС Перевозить одного-двух человек в грузовике было нерационально. Кроме того, его нельзя было

использовать для патрулирования улиц.

Революционным стал 1957 г., когда Автотехническим управлением ГУВС МВД СССР была разработана специальная модификация автомобиля ГАЗ-69. Его кузов был цельнометаллическим,

а водительский ряд сидений отделялся от грузопассажирского отсека металлической сеткой. В большинстве документов «газики» такого типа именовались ГАЗ-69Б (по аналогии с горьковским

вариантом с жесткой крышей, который существовал лишь в опытных образцах). По некоторым данным, их изготавливали на астраханском Государственном опытно-экспериментальном

специальном предприятии (ГОЭСП), а также на производствах Сухобезводненской и Крюковской колоний.

Вторым ключевым моментом истории моторизации ППС стала реформа МВД, проведенная министром Щелоковым. С начала 1970-х начались массовые закупки автомобилей для органов

внутренних дел, и вскоре после этого стало возможным оснастить патрульно-постовую службу собственным транспортом, т.е. машинами, на которых патрульные группы совершали объезд

территорий. Именно тогда на улицах появились милицейские «уазики» с надписью «ППС» на бортах.

**УАЗ-469-АП, история модели.**

С момента появления в 1957 г. первой специализированной модификации грузопассажирского ГАЗ-69, приспособленного для перевозки задержанных нарядами ППC, в архитектуре кузовов таких машин ничего принципиально не изменилось. Жесткий цельнометаллический «верх» исключал вероятность побега, а отдельный отсек для задержанных (в задней части кузова) обеспечивал безопасность и изолированность сотрудников милиции. Однако скромные возможности спецпроизводства внутри ведомства не успевали за потребностями МВД, поэтому в 60-70-е годы чаще всего областные УВД обходились своими силами, переделывая обычные ГАЗ-69 в автомобили МОБ (милиция общественной безопасности) либо в милицейских мастерских, либо на местных ремзаводах. Этим объясняется большое разнообразие конструкций автомобилей ППС на базе ГАЗ-69.

Когда в начале 1970-х начались крупные закупки автомобилей для милицейских структур и подразделений, стало ясно, что преемнику ГАЗ-69, УАЗу-469, производство которого Ульяновский автозавод уже начинал осваивать, не избежать мобилизации для работы в органах. В декабре 1972 г. начался массовый выпуск двух базовых моделей нового семейства — УАЗ-469 и УАЗ-469Б. Первая модель была разработана с учетом пожеланий военных, и потому обладала рядом особенностей, усложнявших конструкцию, но делающих автомобиль более приспособленным к «тяготам и лишениям воинской службы». Главными из военных опций

были экранированное электрооборудование, а также ведущие мосты с колесными редукторами, увеличивающими дорожный просвет до 300 мм. Версия «469Б» предназначалась для использования в народном хозяйстве и отличалась от армейского собрата отсутствием вышеупомянутых особенностей. Впрочем, два ведущих моста, унифицированных с мостами УАЗ-452 и обеспечивающих дорожный просвет в 220 мм, неплохо справлялись со своими обязанностями.

Несмотря на то, что путь «469-го» к конвейеру по разным причинам занял около 10 лет, автомобиль получился прогрессивным для своего времени и надежным для «своего пространства», т.е. дорожных условий СССР. Модернизированного «волговского» двигателя

УМЗ-451 вполне хватало для того, чтобы разгонять полноприводник до 100 км/ч и обеспечивать машине массой чуть больше полутора тонн неплохую проходимость на бездорожье. Расход топлива на скорости 90 км/ч составлял 16 л/100 км, а два топливных бака по 39 литров обеспечивали внушительный запас хода без дозаправки.

Для изготовления милицейских модификаций решено было использовать народнохозяйственную версию УАЗ-469Б. Разработка велась силами НИИСТ МВД СССР (Институт специальной техники, ныне — НПО «Спецтехника и связь»). Мудрить с конструкцией кузова не пришлось. Оснащение нового УАЗа цельнометаллическим верхом позволяло поставить за спинками задних сидений перегородку, превращающую заднюю часть грузопассажирского отсека в изолированную клетушку для задержанных. Вход в этот отсек осуществлялся через распашную дверь в задней стенке.

Боковых окон арестантский отсек не имел. Свет туда проникал через единственное зарешеченное окно в задней двери. Наблюдать за задержанными можно было через обрешеченное металлической сеткой оконце в перегородке.

Поскольку автомобили с такой конструкцией кузова были необходимы не только ППС, но и другим милицейским подразделениям, милицейские «уазики» выпускались в трех модификациях:

УАЗ-469-АДЧ (автомобиль дежурной части) предназначался для выезда оперативных групп дежурных частей на места происшествий; УАЗ-469-АП (автомобиль патрульный) — для патрулирования сотрудниками ППС вверенных им территорий и УАЗ-469-АП-ГАИ —

для сотрудников ДПС ГАИ. Друг от друга эти модификации отличались незначительно, главным образом — снецоборудованием, комплект которого зависел от «норм табельной положенности».

Производились эти машины на предприятиях систем МВД и УИН. Силами вольнонаемных граждан милицейские УАЗы делали на специализированных ремонтных предприятиях:

СРП №3 в Самаре, СРП №4 в Кургане, СРП №6 в Иркутске, СРП №8 в Новосибирске, а также на астраханском ГОЭСП. Кроме того, в изготовлении таких машин были задействованы исправительные учреждения: УЗ-62/14 в Сухобезводном, ЛТП СИДиСР УВД в Белгородской области.

Вскоре «469-х» в сине-желтой милицейской окраске с надписями «Дежурная часть», «ПМГ», «ППС» или просто «Милиция» на улицах наших городов стало так много, что у них появилось даже народное прозвище — «канарейка».

Со временем базовая платформа УАЗ усовершенствовалась, и милицейское «спецобмундирование» по наследству без видимых изменений переходило обновленной модели. В 1985 г. на смену УАЗ-469Б пришел модернизированный УАЗ-31512 (выпускался до 2003 г.), затем к автопарку милицейских машин присоединились основательно модифицированный УАЗ-31514 и ставший логическим завершением процесса омоложения платформы УАЗ-315195 HUNTER.

Практика эксплуатации милицейских УАЗов первого поколения выявила необходимость создания разновидности спецкузова, рассчитанного на двух милиционеров и 4-5 задержанных. Ничего сложного в этом не было. Перегородка устанавливалась за спинками первого ряда сидений, задние двери блокировались, на их окна также устанавливались металлические решетки, а вместо второго ряда сидений вдоль бортов ставились две продольные лавки.

Поскольку особых удобств для перевозки задержанных не требовалось, а запасное колесо из-за появления пятой двери лишилось своего штатного места, консоль для его крепления переехала

внутрь арестантского отсека.

Наряду с УАЗ-469 на «службу» в ППС поступали и соответствующим образом переоборудованные фургоны УАЗ-452 (УАЗ-3741).