**03-137 УАЗ-469/469Б 4х4 4-дверный автомобиль Военной АвтоИнспекции Советской Армии, мест: 7+100 кг или 2+600 кг, прицеп до 0.85 тн, вес: снаряженный 1.65/1.54 тн, полный 2.45/2.3 тн, УМЗ-41416/414 75 лс, 100 км/час, УАЗ г. Ульяновск, 1972/80-85 г. в.**



*По материалам К. Андреева, М. Рюмина, А. Хлыстунова и С. Андреева*.

 Официальным годом рождения ВАИ считается 1942-й. В приказе по Главному управлению автомобильной и дорожной службы Красной Армии №0101 от 26 августа 1942 года предусматривалось провести реорганизацию Главного управления автодорожной службы, а отделы военно-автомобильных дорог, дорожно-комендантской службы и инспекторский слить в один отдел военной автоинспекции и военно-автомобильных дорог. К чему сводились функции автоинспекторов времен войны, понятно из названия новообразованного отдела: инспекция дорог на предмет проходимости тех или иных видов техники, при необходимости — определение оптимального маршрута движения колонн, а также проверки на дорогах.

 Конечно, всем хорошо знакомы фотографии, на которых запечатлены одетые в солдатскую форму девушки-регулировщицы. Фотография военной регулировщицы Марии Лиманской на фоне Бранденбургских ворот в Берлине стала классикой военной фотожурналистики. Между тем, на деле все выглядело отнюдь не столь «празднично», как было принято изображать в советской прессе послевоенных лет. В осеннюю распутицу и зимнюю стужу на разбитой колее, по которой в одну сторону идет колонна грузовиков с боеприпасами, а в противоположную — колонна с ранеными, стоит девочка-регулировщица, на хрупких плечах которой лежит организация движения. Со слезами на глазах, трясясь от холода и превозмогая страх, она мужественно несет свою службу, не выпуская из рук непременный служебный атрибут: два флажка — красный и желтый. Красный флажок — всем стоп, желтый — проезд свободен.

 Никакою специализированного транспорта у фронтовой ВАИ, конечно же, не было. Дорожные батальоны передвигались в общем порядке, как и все прочие подразделения: железнодорожными эшелонами, на грузовиках, а где и пешком. Первым военным

инспекторам верой и правдой служили вездесущие полуторки и «Захары», возможно, начальству посчастливилось поколесить на ГАЗ-67 или «Виллисах». Ни о какой целенаправленной моторизации ВАИ в ту пору речи не было.

 Победа в Великой Отечественной войне позволила «расслабиться» практически всем родам войск, но не военной автоинспекции. Бесконечные колонны двинулись с Запада на Восток, и это движение необходимо было организовать и упорядочить. Не утратили актуальности и проверки на дорогах. Если в годы войны основными нарушителями, которых задерживали военные инспектора, были дезертиры, то теперь появилась новая проблема — мародеры. Кроме того, за годы войны автопарк Вооруженных сил, по сравнению с довоенными показателями, существенно расширился. На 22 июня 1941 года его численность составляла 2726 единиц, а уже к середине 1945 года «в строю» насчитывалось 664 500 автомобилей различных типов, «32,8% из которых составляла техника, поставленная по программе ленд-лиза, 9,1% — трофейная». Какую-то часть мобилизованных машин предстояло вернуть народному хозяйству, но и оставшаяся «армада», как показала фронтовая практика, нуждалась

в организации своих перемещений.

 Приказом начальника Главного автомобильного управления Красной Армии № 130 от 31 августа 1945 года предусматривалось «.. .в помощь начальникам автомобильной службы гарнизонов организовать внештатные военные автомобильные инспекции». Со временем мирная жизнь взяла свое, постоянный форс-мажор уступил место размеренной повседневности, и стало очевидно, что военная техника, с точки зрения организации дорожного движения, превратилась в «транспортные средства». Военной автоинспекции для организации работы оставалось лишь брать пример со своих «мирных» коллег — ОРУДа и ГАИ.

 Чтобы понять, по какому «сценарию» происходила автомобилизация ВАИ, достаточно ознакомиться с основными задачами этого ведомства, актуальными на сегодняшний день:

1) проведение мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в войсках;

2) контроль за организацией дорожного движения транспортных средств Вооруженных сил;

3) руководство деятельностью ВАИ (службами безопасности дорожного движения видов, родов, войск Вооруженных сил, военных округов, флотов, объединений, гарнизонов) в области

обеспечения безопасности дорожного движения; проведение мероприятий по повышению эффективности их работы;

4) организация регистрации и контроля технического состояния транспортных средств Вооруженных сил РФ;

5) организация экзаменационной и разрешительной деятельности в системе подготовки и допуска к управлению транспортными средствами водителей и исполнению обязанностей начальниками контрольно-технических пунктов (КТО);

6) организация обязательного страхования гражданской ответственности водителей транспортных средств Вооруженных сил РФ;

7) осуществление взаимодействия с государственными и ведомственными органами в области обеспечения безопасности дорожного движения.

 Все это, за вычетом военной специфики, настолько близко к задачам ГИБДД, что вполне очевиден и принцип формирования оперативного гаража ВАИ: качественно (но, разумеется, не количественно) он близок к номенклатуре автопарка Госавтоинспекции. Поскольку столь обыденный, с точки зрения современного автомобилиста, реестр функций в послевоенные годы формировался постепенно, то и моторизация ВАИ проходила по мере роста потребностей ведомства в технике.

 В 1959 году в распоряжение военных автоинспекторов поступили мотоциклы. В 60-х — первые автомобили ГАЗ-69 и ГАЗ-69А с надписью «ВАИ» на передних дверях. В 70-х компанию им составили УАЗ-452А, УАЗ-469 и ГАЗ-24. В 80-х на службу пришли РАФы, «Нивы», ГАЗ-3102 и ГАЗ-24-24, легендарные «догонялки». В 90-х гараж Военной автоинспекции пополнился автомобилями Волжского автозавода — ВАЗ-2105, ВАЗ-2107, ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109, а также вездесущими ГАЗ-3221. В 2000-х автопарк ВАИ расширили ВАЗ-2114, ВАЗ-2115, ВЛЗ-2110, ВАЗ-2112. С 2009 года в Москве на службе ВАИ появились иномарки: Ford Focus, Mercedes, Toyota Camry, а в 2010 году — «полукровка» Ssang Yong Rexton.

**УАЗ-469, ИСТОРИЯ МОДЕЛИ.**

 Среди множества марок и моделей машин, работающих в ВАИ, особо выделяется УАЗ-469. Эта «рабочая лошадка» служит военным инспекторам верой и правдой уже почти сорок лет. Первые ульяновские внедорожники 469-й модели появились в войсках в 1973 году, тогда же они поступили на службу в военную автоинспекцию. От гражданских машин данные модели УАЗов отличались ведущими мостами с колесными редукторами, увеличивающими дорожный просвет на 80 миллиметров, и усиленным передаточным числом главной передачи. Все это делало машину более проходимой, но и более сложной в техническом плане. Из очевидных минусов такого решения стоит отметить увеличенный примерно на 10% расход топлива, но для военных это не являлось существенным аргументом. Поступающие в войска УАЗ-469 были жестче на ходу, нежели их гражданские собратья, гак как на них стояли 9-листовые рессоры (вместо 7-листовых). Зато такая подвеска выдерживала большие нагрузки. Почти десятилетие машины выпускались практически без изменений, лишь в 1980 году была модифицирована внешняя светотехника, которая стала соответствовать мировым стандартам (например, устанавливались указатели поворотов оранжевого цвета). В это же время в конструкцию подвески внедрили гидравлические амортизаторы вместо рычажных. С 1983 года на автомобиль установили двигатель модели 414, мощностью 77 л. с. Лишь в 1985 УАЗ-469 подвергся серьезной модернизации, в частности, на машине появился раздельный привод тормозов, подвесные педали и гидропривод сцепления, травмобезопасная разрезная рулевая колонка. В этом же году машинам, в соответствии с отраслевой нормалью 1966 года, присвоен новый индекс: УАЗ-3151. С 1995 года Ульяновский автозавод изготавливает «козлики» не только в открытом варианте «кабриолет», но и с закрытым цельнометаллическим кузовом. Эти машины также начали поступать в военную автоинспекцию.

 Автомобили и мотоциклы, «работающие» в автоинспекции, практически не отличаются от своих военных собратьев, за исключением, пожалуй, внешней атрибутики. С 1960 года согласно Приказу Министерства обороны сбоку на автомобили или коляску мотоцикла наносилась голубая полоса с черными буквами «ВАИ». В 1975 году для автомобилей военной автоинспекции разработали единую стандартную окраску: вдоль всего борта проходила красная

полоса с белой каймой, поверх которой размещались большие белые буквы «ВАИ». Аналогичная красно-белая полоса проходила сверху по капоту автомобиля. Введение новой окраски по времени совпало с направлением в автоинспекцию первых автомобилей УАЗ-469, которые с самого начала получили столь яркое оформление. Автомобили, поступившие на службу в ВАИ ранее, например ГАЗ-69, также перекрашивались по новому стандарту.

 Помимо специальной окраски, автомобили военной автоинспекции в обязательном порядке получали спецсигналы: проблесковые маячки синего цвета и установку громкой связи (СГУ)

для предупреждения других участников движения о прохождении военной колонны. Количество и форма проблесковых маячков и СГУ, установленных на крыше автомобиля, жестко не регламентировались, поэтому на машинах они встречались в различном сочетании, но чаще всего использовался следующий вариант: два проблесковых маячка по краям и два динамика громкой связи в центре. К специальному оборудованию автомобилей ВАИ можно отнести и имеющуюся на борту радиостанцию, и дополнительно устанавливаемые фары-искатели.

 Отдельно необходимо отметить легковые автомобили, которые поступили на службу в ВАИ в 80-х годах. В отличие от командирских УАЗов, сопровождавших военные колонны на дальних

маршах, новые легковые автомобили, чаще всего «Волга», использовались в крупных городах, преимущественно в столице, поэтому имели более презентабельный внешний вид. Прежде всего, обращал на себя внимание цвет кузова: не привычный хаки, как у УАЗов, а светло-серый. По кузову также проходила красная полоса, а на передних дверях появилась армейская символика в виде красной пятиконечной звезды на белом круге. Часто эти машины

имели дополнительные проблесковые маячки красного цвета (в дополнение к синим).

 В 1991 году автомобили военной автоинспекции поменяли цветографию на схожую с автомобилями МВД: кузов белого цвета, а открывающиеся элементы (двери, крышки капота и багажника) — темно-синего или темно-голубого, с нанесением надписи белого цвета. Связано это было с тем, что в 80-х годах в ВАИ стали массово поступать обычные легковые автомобили, в том числе ВАЗ-2121 «Нива» и ГАЗ-3102 «Волга», которые изначально не окрашивались в хаки или бирюзовый, поэтому, чтобы не перекрашивать новые машины, для них избрали базовым белый цвет. Позже, вместо синих дверей и капотов, на машины стали просто наносить синюю полосу с надписью «Военная автоинспекция». Буквы «ВАИ»

при этом размещались произвольно. Со временем, в результате различных послаблений, появилось множество вариантов окраски автомобилей ВАИ, поэтому в 1996 году снова ввели единый стандарт цветографии: наружные поверхности легковых автомобилей и микроавтобусов окрашиваются в белый, светло-серый «Белая ночь» и зеленый; полноприводных, типа УАЗ, — в зеленый или белый; грузовых автомобилей — только в зеленый. Надпись «ВОЕННАЯ АВТОИНСПЕКЦИЯ» наносится на боковые двери легковых и грузопассажирских автомобилей, маломестных автобусов, а также задние части грузопассажирских автомобилей и маломестных автобусов; надпись «ВАИ» — на капот и крышку багажника легковых машин и на боковые двери кабины грузовых автомобилей. На передние боковые двери легковых автомобилей и маломестных автобусов ВАИ, под информационной надписью, допускается нанесение геральдического знака — эмблемы Вооруженных Сил Российской Федерации или иной структуры, которой данное подразделение ВАИ принадлежит: МЧС, МВД и т. п.