**03-097 4-дверный заднеприводный патрульный автомобиль ГосАвтоИнспекции на базе ГАЗ-24 "Волга" 4х2, мест 5, снаряжённый вес примерно 1.5 тн, полный вес до 1.82 тн, ЗМЗ-24Д 95 лс, 145 км/час, предприятия системы МВД, 1970-80-е г.**



*Автор Сергей Ионес. Как человек, начавший активную взрослую жизнь в описываемый период, могу подтвердить достоверность и полноту изложения материала, чего не часто встретишь в современных публикацияз. Уважение и благодарность автору.*

Автомобили «Волга» ГАЗ-24 служили в органах милиции и Госавтоинспекции около двух десятилетий. Но Горьковский автомобильный завод серийно не выпускал модификации «Волги» для органов внутренних дел. Ремонтные и транспортные предприятия системы МВД СССР и союзных республик устанавливали специальное оборудование и наносили опознавательные знаки своими силами.

**Трудные годы милиции**

Запуск в производство автомобилей ГАЗ-24 в Горьком совпал с началом масштабных реформ системы МВД СССР, направленных на повышение эффективности работы милиции в целом и Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) в частности. Одной из первоочередных задач считалось укрепление материальной базы органов правопорядка, оснащение подразделений милиции самой современной техникой различного назначения. Остро стоял вопрос со служебным автотранспортом, необходимым сотрудникам милиции для эффективной работы.

В 60-е годы милицейские подразделения по всей стране страдали от нехватки служебных автомобилей. Сотрудникам патрульно-постовой и дорожно-патрульной служб приходилось дежурить в лучшем случае на мотоциклах с коляской. Имевшиеся в органах внутренних дел легковые машины представляли собой обычные серийные автомобили с установленным в кустарных условиях специальным оборудованием. Единственное исключение — автомобили ГАЗ-69 с закрытыми цельнометаллическими кузовами, которые силами ремонтных предприятий переделывались из базовых открытых машин специально для милиции со второй половины 50-х годов. По воспоминаниям ветеранов МВД, 60-е годы были самыми тяжелыми в истории советской милиции. Несмотря на указы об усилении работы органов правопорядка, финансирование и забота государства о личном составе оставляли желать лучшего. В то время среди высшего руководства страны господствовали ошибочные представления, будто по мере продвижения советского общества к коммунизму, роста социального и материального благосостояния повысится гражданская сознательность трудящихся, количество правонарушений будет резко сокращаться и преступность в обозримом будущем сойдет на нет как «пережиток прошлого». А значит развитие и усиление милиции станет неактуальным.

Подобные «теории» привели к плачевным практическим результатам. Например, в I960 году органы внутренних дел лишили их привычного названия — МВД, которое якобы «напоминало о репрессиях сталинского периода», и переименовали в Министерство охраны общественного порядка (МООП). Более того, в течение нескольких лет роль общесоюзного министерства исполняли органы МООП союзных республик. Ослабление милиции неизбежно привело к росту количества правонарушений, включая нарушения Правил дорожного движения, что вызвало резкий рост аварийности на транспорте.

Ситуация начала меняться после прихода к власти Л. И. Брежнева в октябре 1964 года. МООП снова стало общесоюзным министерством. Настоящие перемены начались в 1967 году, когда пост министра охраны общественного порядка занял Николай Анисимович Щелоков. В августе того же года Главное управление Госавтоинспекции СССР возглавил Валерий Витальевич Лукьянов. Уже в 1968 году было восстановлено Министерство внутренних дел (МВД) СССР. Тогда же, среди прочих назревших нововведений, руководители МВД всерьез задумались об обеспечении патрульно-постовой и дорожно-патрульной служб достаточным количеством специально оборудованных легковых автомобилей.

**Тем Временем В Горьком**

В послевоенный период в советской автомобильной промышленности активно внедрялось следующее правило: едва на конвейер встанет новая базовая модель автомобиля, в кратчайшие сроки необходимо начинать научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы над ее наследницей — машиной того же класса и назначения, но следующего поколения. Поэтому в 1958 году, едва «Волга» М-21 сменила на конвейере «Победу», КБ легковых автомобилей конструкторско-экспериментального отдела (КЗО) ГАЗа получило задание начать разработку «Волги» второго поколения М-24. Несколько лет ушло на определение технической характеристики новинки, конструкторско-компоновочные работы и макетирование. Только зимой 1962-63 годов увидели свет первые ходовые макетные образцы ГАЗ-24, еще существенно отличавшиеся от будущего серийного автомобиля формой кузова. Окончательные очертания кузова новой «Волги» определились в декабре 1963 года, когда на заседании Научно-технического совета ГАЗа на конкурсной основе был отклонен вариант опытного художника-конструктора Л. М. Еремеева и принято в качестве базового альтернативное предложение молодых специалистов Л. И. Циколенко и Н. И. Киреева. Всеми работами над ГАЗ-24 руководили начальник «легкового» КБ Н. А. Юшманов и ведущие конструкторы автомобиля В. С. Соловьев и А. М. Невзоров. Работы над кузовом возглавлял В. П. Дуарте, над двигателем — Г. В. Эварт, над карданной передачей и задним мостом — Б. А. Дехтяр. К лету 1965 года на испытания вышли опытные образцы, близкие к серийному варианту. Завод готовился освоить полномасштабное производство ГАЗ-24 и снять с производства ГАЗ-21 в 1968 году, а первую товарную партию новых «Волг» выпустить к ноябрю 1967-го, к 50-летию Октябрьской революции. Нарушила эти планы нехватка финансирования. По одной версии, в связи с вооруженным конфликтом на Ближнем Востоке Горьковский автозавод получил крупный заказ на выпуск боевой техники. Согласно другой версии, Министерство автомобильной промышленности СССР в тот период затратило огромные средства на строительство ВАЗа и проектирование КамАЗа. А финансирование «старых» заводов было ощутимо урезано. Не исключено, что свою роль сыграли оба обстоятельства.

В 1968 году завод отправил в сбыт около трех десятков товарных автомобилей ГАЗ-24, на следующий год — более двух сотен. Смена поколений «Волги» произошла 15 июля 1970 года. Но первая машина ГАЗ-24, которая прошла по конвейеру за последним экземпляром ГАЗ-21, была с шасси под номером «793». Таким образом, за два года, предшествовавших развертыванию массового выпуска, на дороги вышло без малого восемь сотен новых «Волг». И часть уже этих «предсерийных» автомобилей примерила милицейский мундир.

**Новая машина милиционера**

К середине 1969 года возрожденное Министерство внутренних дел СССР представило в Минавтопром список легковых автомобилей, которые оно планирует закупить в текущем году, и их количество. МВД заказало пять моделей — ГАЗ-21, ГАЗ-24, ГАЗ-69, «Москвич-412» и ВАЗ-2101. На боевые испытания в органах правопорядка вышли все основные советские легковые марки: привычные милиционерам «газики», старые «Волги», уже завоевавшие положительную репутацию «Москвичи», но с новым мощным уфимским двигателем, и никому пока не известные «Жигули».

По неофициальной информации, Щелоков также сумел получить для милиции небольшое количество специальных автомобилей ГАЗ-23. Их окрасили и оборудовали как обычные ГАЗ-21 и отправили в батальоны ГАИ Москвы и Ленинграда, занимавшиеся сопровождением правительственных кортежей и иностранных делегаций высокого уровня. Только с 8-цилиндровым двигателем и автоматической передачей «Волга» могла возглавлять и замыкать кортежи из движущихся с очень высокой скоростью ЗиЛов и «Чаек».

В начале 70-х органы МВД закупали в год по 200 экземпляров «Волги» и 400 «Москвичей». В милиции «Волги» работали в основном в виде «персоналок» руководителей или, без специальной окраски, в качестве служебных машин Уголовного розыска, ОБХСС и других служб. Основная масса горьковских машин направлялась в ГАИ, где их широко использовали как патрульный транспорт, для сопровождения колонн автобусов, охраны спортивных и других мероприятий. Обычная патрульно-постовая служба довольствовалась «Москвичами», «Жигулями», ГАЗ-69, УАЗ-469Б и мотоциклами «Урал».

**Опознавательные знаки**

Для всех моделей седанов, поступавших на службу в милицию и ГАИ, Всесоюзный научно-исследовательский институт по нормализации в машиностроении, Всесоюзный научно-исследовательский институт пожарной охраны (ВНИИПО) и Всесоюзный научно-исследовательский институт технической эстетики (ВНИИТЭ) разработали новую схему окраски и опознавательных знаков. А в конструкторском бюро хозяйственного управления МВД (КБ ХОЗУ МВД) подобрали стандартный для разных марок и моделей набор оборудования.

Самой приметной деталью милицейской машины считалась сигнально-громкоговорящая установка на крыше. С 50-х годов широко применялись громкоговорители. Сначала два рупора были огромного размера, но в начале 60-х появились более компактные модели. В 1966 году на машинах оперативных служб уже применялись мигающие проблесковые маячки. Исполком Моссовета издал указ, согласно которому за каждой из служб закреплялся свой цвет маячка. Милицейским автомобилям полагался фиолетовый, скорой помощи — желтый, пожарным — красный, аварийным службам — голубой. Маячок устанавливался только при наличии на данной машине звукового сигнала «сирена». Причем на задание шофер оперативного автомобиля должен был ехать с включенным маячком, а сирену использовать только при проезде перекрестков на красный свет или как требование к водителю идущего впереди автомобиля освободить полосу. Первые маячки были импортными, производства социалистических стран, например польские Elektra.

Стандартная установка ГУ-20М образца 1969 года была устроена так. К водосточным желобкам милицейского автомобиля крепилась растяжка из труб и листа металла по типу «верхнего» багажника. На нее устанавливали два вращающихся вокруг своей оси громкоговорителя. Между ними на высокой стойке-«ножке» стоял сине-фиолетовый проблесковый маячок с колпаком, верх которого имел овальную форму. Маячок и громкоговорители включались со специального пульта, привинченного снизу к корпусу приборной панели. С этим пультом совмещался микрофон на проводе, позволявший давать команды через громкоговоритель. Блок питания и другие системы располагались в багажнике. Наличие растяжки позволяло не делать дополнительных отверстий в крыше автомобиля.

Возле левой передней стойки кузова на крыле устанавливали фару-искатель ФГ-16Б, подобную той, которой оборудовали медицинские машины ГАЗ-22Б. На переднем бампере обязательно крепились две большие противотуманные фары с желтыми рассеивателями. На крышке багажника устанавливался еще один специальный сигнал - прямоугольное табло с надписью «Остановитесь».

Экипаж милицейской машины включал его, обогнав автомобиль нарушителя. В серийное оборудование входила радиостанция, поначалу применялась модель «Пальма-ПН». Она располагалась в багажнике на специальном кронштейне. Под приборной панелью находился аппарат с телефонной трубкой, при помощи которого водитель или сидящий рядом милиционер связывался через радиостанцию с дежурной частью. Автомобили Госавтоинспекции с начала 70-х годов оснащали также прибором для измерения скорости проезжающих транспортных средств типа «Фара», в небольшом количестве поставлялись импортные измерители скорости Speed gun.

Специальная окраска милицейских автомобилей устанавливалась по всей стране приказом министра внутренних дел СССР. Так, согласно приказам 1953 и 1957 годов, машины должны были окрашиваться в темно-синий цвет с красными полосами вдоль всего борта. В феврале 1963 года приказом МООП был введен голубой цвет с красной полосой только на передних дверях. На этой полосе была надпись «милиция» белыми или черными буквами. Но порой красная полоса с надписью могла оказаться на белой, светло-серой или бежевой машине.

Приказом Н. А. Щелокова №338 от 22 сентября 1969 года вводилась принципиально новая схема окраски, уже опробованная в течение прошедшего года в опытной эксплуатации. По результатам научных исследований трех институтов основным цветом кузова выбрали ярко-желтый, резко выделявший милицейскую машину из потока. Традиционному синему нашлось место в виде темно-синих или голубых полос, проходящих вдоль всего борта по стандартным для данной модели ребрам жесткости. Изначально в синий цвет окрашивали и крышку багажника. Из-за особенностей поверхностей кузова у «Волг» обоих поколений и у «Москвича» синий багажник окрашивался отдельно от боковых полос, а у «Жигулей» боковые полосы и багажник сливались в единое целое. У ГАЗ-69 в синий красили капот или заднюю торцевую дверь. На передние двери ниже полосы наносился цветной Государственный герб Союза ССР. Аналогичную желтую с синими полосами окраску получили милицейские микроавтобусы РАФ-977ДМ и УАЗ-452. У них в синий окрашивали еще и створки торцевой двери.

Первые желто-синие «Волги» ГАЗ-24 со всеми специальными устройствами поступили в милицейские подразделения еще в 1969 году. В течение года и нескольких месяцев они встречались на улицах городов даже чаще, чем новые «Волги» гражданской окраски. Правда, большинство поначалу все же составляли привычные «Волги» ГАЗ-21 с той же специальной окраской и тем же набором оборудования.

В 1975 году желто-синяя окраска получила новый статус. Теперь ее определял не ведомственный приказ, а государственный стандарт ГОСТ-21392-75. В нем прописывались правила окраски транспортных средств всех оперативных служб: милиции, скорой помощи, пожарных, аварийных, ВГСЧ. Синий багажник отменили, осталась только надпись ГАИ в синем круге. Особенности кузова ГАЗ-24 позволяли нанести синюю полосу и надпись «милиция» на четко выделенную наклонную часть багажника, заходящую на заднюю панель.

**Шаг влево, шаг вправо**

Отступления от стандарта, как это часто бывает, начались быстро. Иногда они были на пользу: например, уже в начале 70-х годов на растяжках многих милицейских машин (особенно часто на ГАЗ-24) стали устанавливать по две дополнительные фары с рассеивателями красного цвета, мигающие пульсирующими вспышками. Нередко на бампер посередине ставили дополнительную сигнальную фару с красным стеклом. На смену стойке с маячком и двум рупорам пришли сигнально-громкоговорящие устройства (СГУ) Tesla AZD-500 или AZD-501, закупавшиеся в социалистической Чехословакии. Их особенностью был очень широкий и низкий круглый маячок, смонтированный непосредственно на компактный пластиковый громкоговоритель. Чешское устройство устанавливалось не на растяжку, а прямо на середину крыши автомобиля. Ближе к концу 70-х годов получили массовое распространение маячки фирмы FER из ГДР. Они представляли собой небольшой усеченный конус (были похожи на перевернутый стакан). При необходимости синий рассеиватель маячка легко было заменить красным, оранжевым или зеленым. Днепропетровский радиозавод освоил выпуск устройства СГУ-60 с громкоговорителем, аналогичным изделию Tesla, на который сверху устанавливался маячок FER.

Во второй половине 70-х годов нарушения ГОСТа и приказа министра приобрели массовый характер. В первые годы переоборудованием автомобилей занималось специализированное предприятие «Учреждение №62/14» в рабочем поселке Сухобезводное Семеновского района Горьковской области, где трудились как заключенные, так и вольнонаемные жители поселка. Там были все условия для перекраски и переоборудования автомобиля, а администрация учреждения несла ответственность за строгое соблюдение стандарта. Впоследствии машины стали поступать с автозаводов прямо в милицейские подразделения, где окраску делали своими силами, а оборудование или получали новое, или использовали снятое со старых, отслуживших свое автомобилей. На местах не всегда была возможность перекрасить кузов в желтый цвет. Так в милицейских гаражах замелькали «Волги» стандартных горьковских цветов — белые, светло-серые, серо-голубые, но с синими полосами и гербами. Радиостанции, маячки и громкоговорители подбирали из того, что имелось в наличии. Поэтому к началу 80-х годов милицейские «Волги» в разных городах и республиках, а порой и в разных районных УВД одного города, существенно отличались друг от друга и окраской, и комплектацией. Интересно, что на исходе 70-х годов в милицию, помимо седанов, начали поступать в небольшом количестве универсалы ГАЗ-24-02.

В Правилах дорожного движения, введенных в 1979 и 1986 годах, появился пункт, обязывавший всех водителей пропускать колонны машин, сопровождаемые автомобилями Госавтоинспекции. Если на головной машине мигал красный маячок, весь попутный транспорт должен был остановиться у обочины. Продолжить движение можно было только после прохождения колонны и замыкающего ее автомобиля с зеленым маячком. Все было просто, как на обычном светофоре: красный свет — стойте, зеленый — ехать разрешено. Обычно это применялось, чтобы освободить проезжую часть для правительственных кортежей и делегаций высоких гостей. В качестве эскортных автомобилей с красными и зелеными маячками чаще всего использовались «Волги» ГАЗ-24. На них применялись цветные маячки FER. Прикрученные тремя винтами колпаки немецких маяков легко заменялись, что позволяло одну и ту же «Волгу» в одном случае использовать как головной автомобиль с красным сигналом, а в другом — как замыкающий с зеленым.

**Где родился, там и пригодился**

Автомобили ГАЗ-24 поступали в гаражи органов внутренних дел до снятия с производства в 1985 году. Потом им на смену пришли модернизированные «Волги» ГАЗ-24-10. Они тоже работали в милиции, но их в желтый уже не окрашивали, кузов оставался в том цвете, в каком машина сошла с конвейера, исчезли советские гербы, вместо них на двери наносили буквы ПГ (патрульная группа) или ГАИ. Это была последняя модель, активно работавшая в милиции Москвы, Ленинграда и ряда других городов. С 90-х годов «Волги», в том числе носившие синие полосы и маячки, использовались в основном как персональные машины генералов и полковников. Из патрульно-постовой и дорожно-патрульной служб продукцию ГАЗа вытеснили разные модели ВАЗа, специальные милицейские АЗЛК-21418 и иномарки. И только один город остался исключением — Нижний Новгород. Там и в XXI веке любые подразделения милиции и ГИБДД продолжали ездить на «Волгах» ГАЗ-3102, ГАЗ-31029 и ГАЗ-3110, окрашенных по новому российскому стандарту в белый цвет с синими полосами, оснащенных современными средствами связи, светосигнальной аппаратурой и другими устройствами.

**На страже безопасности движения**

Временем наетоящего расцвета и подъема в истории Госавтоанспскции СССР стал период с 1967 по 1983 год, когда Главное управление Госавтоинспекции (ГУ ГАИ МВД СССР) возглавлял генерал Валерий Витальевич Лукьянов.

Перед войной Валерий Лукьянов учился в МВТУ им. Баумана по специальности «конструктор бронетанковой техники». До 22 июня 1941 года он успел окончить только два курса и, добровольно отказавшись от брони, ушел в армию. После танкового училища лейтенант Лукьянов, обладавший начальными инженерными знаниями, был назначен заместителем командира части по ремонту танков. На фронтах Великой Отечественной войны Лукьянову пришлось постоянно вывозить с поля боя подбитые танки, почти в полевых условиях ставить их на ход и приводить в боевое состояние. Победу он встретил в Чехословакии.

С1947 года Лукьянов заведовал автохозяйством Министерства государственной безопасности (МГБ) Литовской ССР (в 1946-53 годах милиция подчинялась не МВД, а МГБ). Потом, в середине 50-х, работал начальником участка ГАИ в Борисполе Киевской области. Следующими ступенями его профессионального роста стали должность заместителя начальника ГАИ Орловской области, а потом начальника УВД в том же регионе.

Сразу после Орла Лукьянова ждала Москва и высокая должность начальника ГУ ГАИ МВД СССР, которую он занял в августе 1967 года. Назревали большие перемены. После постройки ВАЗа, автозавода в составе «Ижмаша» и реконструкции АЗЛК началась эпоха массовой продажи населению легковых автомобилей. За руль современных быстроходных машин сели сотни тысяч неопытных водителей, часто откровенных дилетантов. На дорогах началась эпидемия лихачества и грубых нарушений ПДД. Пресечь катастрофический рост числа ДТП с тяжелыми последствиями могло только быстрое усиление органов Госавтоинспекции, расширение их функций и полномочий.

Волевой и авторитетный руководитель, Лукьянов взялся за коренное реформирование всей системы ГАИ, опираясь на новейшие достижения в области организации дорожного движения. В первую очередь это коснулось дорожно-патрульной службы. Были не просто сформированы строевые подразделения ДПС — их оснастили современной техникой: новыми патрульными автомобилями, устройствами для измерения скорости и проверки на алкоголь. Появились отлично оборудованные стационарные посты ГАИ. Над опасными аварийными участками дорог в небо взлетели патрульные вертолеты. В руках ГАИ сосредоточились организация движения, установка дорожных знаков, обеспечение работы светофоров, нанесение разметки.

Много внимания уделялось подготовке водителей, процедуре выдачи прав. Уже в начале 70-х годов вместо удостоверений «шофера-любителя» и водителя-профессионала трех классов ввели систему прав, соответствующую международным стандартам с категориями А, В, С, D, Е. Отпала необходимость выдавать специальные удостоверения для водителей, участвующих в международном движении. Владельцам частных автомобилей и мотоциклов права стали выдавать только после окончания автошколы. Соответственно, понадобилось расширить сеть автошкол ВДОАМ и ДОСААФ, их оснастили специально оборудованными классами, автотренажерами, достаточным количеством учебных автомобилей. Были внедрены автоматические системы приема экзаменов по ПДД в ГАИ.

Повсеместно удалось организовать Межрайонные регистрационно-экзаменационные отделы (МРЭО), где принимались экзамены у выпускников автошкол, выдавались права всех категорий, регистрировался весь частный механический транспорт с выдачей техпаспортов и номерных знаков. Полностью в руки ГАИ перешло проведение ежегодного техосмотра всех частных и государственных машин. Инспекторы на дороге получили право проверять техническую исправность проезжающих машин и снимать номера с неисправных.

Особое внимание уделялось пропаганде соблюдения ПДД. Инспекторы ГАИ проводили собрания в трудовых коллективах, школах и других учебных заведениях, снимались короткометражные документальные и игровые фильмы, выходили передачи на телевидении и радио, посвященные безопасности движения. Для предотвращения детского травматизма и смертности из школьников старших классов сформировали отряды юных инспекторов движения (ЮИД).

ГАИ следила и за конструкторскими бюро автозаводов, требовала внедрения новых систем, повышающих активную и пассивную безопасность: раздельных приводов тормозов, аварийной сигнализации, современных световых приборов. В ПДД внесли пункты, обязывающие водителей и пассажиров легковых автомобилей пристегиваться ремнями, а мотоциклистов — носить шлем. За годы руководства Лукьянова не раз менялись ПДД и ГОСТы.

В. В. Лукьянов вышел в отставку в 1983 году, когда начались массовые перестановки в руководстве страны. Он носил звание генерал-лейтенанта милиции, степень доктора юридических наук, был удостоен ордена Трудового Красного Знамени, двух орденов Отечественной войны, двух орденов Красной Звезды, других правительственных наград. Именем В. В. Лукьянова в 2013 году назван вуз — Юридический институт МВД в городе Орле.