**03-152 ВАЗ-2110, Lada-110 4х2 4-дверный переднеприводный патрульный автомобиль ГосАвтоИнспекции, мест 5, багажник 450 л, вес: снаряжённый ? тн, полный 1.485 тн, ВАЗ-2110 73.4 лс, 165 км/час, спецмастерские МВД РФ 1995-2008 г. в**.



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

**Совершенно очевидно, что без Правил дорожного движения на дорогах царил бы полный хаос, а добраться до места назначения было бы крайне затруднительно.**

 В 70-е годы прошлого столетия существенно увеличилось производство автомашин, заметно возросла протяженность дорог и интенсивность дорожного движения. В этих условиях заметные изменения происходят в ГАИ: это время реформ, внедрения сложных технических систем и стремительного обновления автопарка ведомства.

 Несмотря на жесткую конфронтацию с западным миром, Советский Союз на рубеже 1960-70-х годов являлся неотъемлемой частью мировой экономической системы, а значит, необходимо было соблюдать определенные «правила игры». Так, в августе 1959 года Советский Союз присоединился к Международной конвенции о дорожном движении 1949 года и Протоколу о дорожных знаках и сигналах, а в 1961 году были введены единые для страны «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР». Следует отметить, что в Советском Союзе никогда не действовали «обособленные» Правила: ни «железный занавес», ни «собственная гордость» не помешали нашей стране разрабатывать правила дорожного движения в соответствии с международными соглашениями.

 В 1968 году была разработана Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах, дополненная в 1971 году Европейским соглашением. С1 января 1973 года обновленные Правила начали действовать и на территории СССР. Впоследствии общесоюзные ПДД изменялись и дополнялись в 1975,1976 и 1979 годах. Фактически новая редакция Правил была введена 1 июня 1980 года, что было обусловлено появлением новых ГОСТов. Эта редакция отличалась от предшествующих Правил полностью переработанным разделом по дорожным знакам. Также имелись некоторые изменения в порядке использования проезжей части, поведения водителей при ДТП, применения противотуманных фар и т. д.

 В 1984 году, в связи с введением ГОСТ 25478-82, в Правила были внесены очередные изменения, которые относились к разделу, регламентирующему требования безопасности к техническому состоянию находящихся в эксплуатации транспортных средств. Следующее радикальное обновление ПДД произошло в 1987 году. Изменения Правил не только способствовали ясности их трактовки и конкретизации некоторых положений, что повышало безопасность дорожного движения, но и приближали отечественный регламент к европейскому. Первые Правила дорожного движения Российской Федерации были утверждены 23 октября 1993 года, причем это произошло не как обычно – на уровне МВД, а Постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации. Российские ПДД также неоднократно уточнялись и изменялись. К наиболее серьезным поправкам можно отнести вступивший в силу с 1 июля 2003 года Федеральный закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), а также закон о полном запрете употребления алкоголя за рулем.

Что касается автопарка страны, то он стремительно разрастался, и литерные серии номерных знаков образца 1959 года (четыре цифры и три буквы белого цвета на черном фоне) к началу 80-х во многих регионах себя исчерпали. Поэтому в 1981 году был введен новый стандарт номеров – черные цифры и буквы на белом фоне. Главным новшеством являлось разделение номерных знаков на «частные» и «казенные». Две буквы из трех по-прежнему были созвучны названию региона, третья также менялась в алфавитном порядке по сериям, но именно местоположение этой буквы позволяло выявить принадлежность транспортного средства: на номерных знаках частных автомобилей она предшествовала цифрам.

 Очередной (ныне действующий) стандарт номерных знаков в России ввели в 1994 году. Принципиальное отличие от прежнего образца заключается в замене буквенного обозначения региональной принадлежности цифровой: каждому региону был присвоен двузначный (в исключительных случаях – трехзначный) код. Все три оставшиеся на номерах буквы, равно как и три цифры, подлежат ротации. Во главе всех нововведений и преобразований стояла Государственная автоинспекция. Именно это ведомство являлось связующим звеном между «буквой закона» и реальностью, именно оно занималось техосмотром и выдачей номерных знаков, именно Госавтоинспекция принимала у будущих водителей экзамены и выдавала водительские удостоверения.

 При этом в представлении обывателей слово «ГАИ» ассоциировалось лишь с одним из многочисленных подразделений этого ведомства, а именно с дорожно-патрульной службой, наиболее заметной «надводной частью» массивного «айсберга». И действительно, если работа большей части отделов была «на первый взгляд как будто не видна», то сотрудники ДПС, дежурившие на стационарных постах и обочинах дорог в служебных машинах или просто несущие службу на оживленных улицах и перекрестках, были фигурами заметными. Впрочем, со служебными машинами до начала 70-х ГАИ испытывала проблемы.

 Массовая моторизация ГАИ началась с приходом на пост министра МВД в ноябре 1968 года Н. А. Щелокова. В 1969-м различные службы дорожного надзора (бывший ОРУД) были объединены и реорганизованы в Дорожно-патрульную службу ГАИ. В сентябре 1969 года вышел приказ № 338 «Об объявлении отраслевой нормали МВД СССР на окраску и опознавательные знаки специальных автомобилей и мотоциклов». Милицейские машины оделись в канареечно-синие «мундиры», ставшие для СССР культовыми. А Приказом МВД СССР № 415 от 2 декабря того же года утвержден трехлетний план закупок автомобилей «для укомплектования штатной положенности органов Госавтоинспекции МВД СССР». С тех пор в распоряжение Госавтоинспекции попадают все подходящие по формату новинки отечественного автопрома.

 На рубеже 1980-90-х годов в стремительно беднеющей стране, в условиях тотального дефицита, катастрофически не хватало и автомобилей в милицейской спецокраске. Это привело к тому, что на обычные серийные машины, независимо от цвета кузова, начали наносить «уставные» синие полосы и прочие отличительные знаки.

 В 1990 году, в соответствии с новым ГОСТом, радикально меняется цветография: основным цветом милицейских машин становится белый, а дополнительным – синий, как у полиции многих европейских стран. ГОСТ 1993 года внес коррективы в ряд специфических элементов спецокраски (например, герб СССР уступил место гербу Российской Федерации), но цветография осталась неизменной. Ныне окраску служебных автомобилей ГАИ регламентирует ГОСТ 2002 года.

Знаковым событием можно считать смену ведомственной «вывески». Указом Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711 Государственная автомобильная инспекция (ГАИ) МВД РФ была переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД РФ. (Время покажет, что аббревиатура не прижилась, и сейчас оба названия употребляются равнозначно.)

**ВАЗ-2112 история модели**

***Прежде чем попасть непосредственно в подразделения Госавтоинспекции, тольяттинские автомобили проходят подготовку в спецмастерских.***

«Десятое» семейство тольяттинских легковушек состоит из трех основных модификаций: ВАЗ-2110 (Лада 110) – седан; ВАЗ-2111 (Лада 111) – универсал; ВАЗ-2112 (Лада 112) – пятидверный хэтчбек. Производство базового седана ВАЗ-2110 было запущено в 1995 году, сначала на опытно-промышленном производстве, а с 1996 года переведено на главный конвейер. Производство автомобиля ВАЗ-2111 с кузовом универсал началось двумя годами позже, а хэтчбек ВАЗ-2112 стал регулярно выходить из заводских ворот в 2000 году. Долгое время, до появления обновленных моделей «Приоры» (в 2007 году), представители «десятого» семейства оставались самыми престижными и самыми дорогими автомобилями Волжского автозавода.

 За основу при выпуске ВАЗ-2110 (и его модификаций) был взят автомобиль предыдущего поколения ВАЗ (Лада-Самара). Новые автомобили принадлежали к более высокому классу, и в то же время не заменили «Самар» в производстве. Автомобили «десятого» семейства выпускались параллельно с «Самарами», но отличались просторными салонами, объемными багажниками и рядом современных технических решений: вклеенные в кузов стекла; регулируемая рулевая колонка; регулируемые по высоте точки крепления ремней безопасности на передних сиденьях; вентилируемые тормоза; оригинальные опоры подвески силового агрегата и т.д. Кроме того, половина кузовных деталей ВАЗ-2110 (и ее модификаций соответственно) изготавливалась из оцинкованного металла, а это значит, что они были меньше подвержены коррозии.

 Классические «Жигули», а позже – переднеприводные «Лады», всегда были востребованы в Госавтоинспекции. По своим динамическим характеристикам (минимальное время разгона до 100 км/ч, высокая максимальная скорость) они лучше всего подходили для службы в ГАИ в качестве патрульных автомобилей. Да и с точки зрения комфорта, ведь порой экипажи проводят в салоне машины целый рабочий день, они выделялись в лучшую сторону среди отечественных легковушек. Совершенно естественно, что каждое новое семейство тольяттинских автомобилей принимали на службу в МВД. «Десятка» и ее модификации также пополнили автопарк служебных машин. Более того, «мундир» патрульного автомобиля Госавтоинспекции примерил ВАЗ-2110 опытной партии. Одну «десятку», еще из опытно-промышленной партии 1995 года, передали в «пробную» эксплуатацию подразделению ГАИ, которое следило за порядком на дорогах Волжского автозавода. После этого закупки «десятого» семейства для нужд МВД стали регулярными, вплоть до снятия машин с производства в Тольятти в 2008 году.

Как правило, на службу в Госавтоинспекцию призываются самые обычные серийные автомобили. Но, прежде чем попасть непосредственно в подразделения Госавтоинспекции, машины проходят подготовку в специализированных мастерских, где на них монтируется специальное оборудование. Сегодня, когда машины содержат массу электронных устройств, очень важно грамотно установить на них дополнительное оснащение, чтобы во время совместной работы «устройства» не мешали друг другу, а самое главное, не вышли из строя в «ответственный» момент из-за непрофессионального подключения.

 Несмотря на кажущуюся простоту монтажа дополнительного оборудования, все модифицированные для нужд МВД автомобили проходят обязательную сертификацию как автомобиль «оперативно-служебный дорожно-постовой службы» и получают новые обозначения.

Что же меняется в патрульных автомобилях, после того как они проходят специальную подготовку? Прежде всего, они получают предусмотренную ГОСТ Р 505074-2002 окраску. Если раньше, в конце 80-х – начале 90-х, допускались различные отклонения в окраске патрульных автомобилей ГАИ, то сейчас с этим покончено. Хотя, конечно, в дальних уголках страны иногда встречаются патрульные машины, окрашенные не по общему стандарту, но это скорее исключение, чем правило. Сегодня все машины Госавтоинспекции должны быть белого, светло-серого или серебристого цвета. На машину вдоль всего борта наносятся синие полосы с надписями «полиция» (до недавних пор «милиция»), а на капот и крышку багажника – синие буквы «ДПС» (это наиболее заметное внешнее отличие машин ДПС от патрульно-постовой службы милиции, «ППС»). Также на бока автомобиля допускается нанесение дополнительной информации (номер подразделения и экипажа, государственная символика).

 Патрульный автомобиль также должен быть оборудован светосигнальной громкоговорящей установкой (СГУ) с проблесковыми маячками красного и синего цвета (у машин патрульно-постовой службы милиции два синих сигнала), специальными звуковыми сигналами, а также радиостанцией. Это минимально допустимый набор. Помимо этого, сегодня все большее количество патрульных автомобилей оснащается системами наружного и внутреннего видеонаблюдения, системами видеорегистрации нарушений, персональными компьютерами с удаленным доступом к базам данных МВД, аппаратурой глобальной навигационной системы ГЛОНАСС. Перед правым передним сиденьем обычно монтируют убирающийся столик для размещения персонального компьютера и порт для его питания от бортовой сети. Все эти электронные устройства требуют дополнительного электропитания, поэтому базовый автомобиль при переоборудовании обычно еще оснащается генератором повышенной мощности.

 Кроме того, автомобили могут быть снабжены портативными устройствами для принудительной остановки транспортных средств, приборами для определения концентрации этанола в выдыхаемом воздухе, комплектом средств для ограждения мест дорожно-транспортных происшествий и аварийно-спасательным инструментом.

## Технические характеристики ВАЗ-2110

- Кузов: 4-дверный седан (5‑мест.), стальной несущий

**Двигатели ВАЗ-2110**

ВАЗ-2110: объём: 1 499 см3, макс. мощность: 72 л.с., при 5400 об/мин, макс. крутящий момент: 105 Н·м, при 3000 об/мин

ВАЗ-2111 объём: 1 499 см3, макс. мощность: 77 л.с., при 5200 об/мин, макс. крутящий момент: 115,7 Н·м, при 3000 об/мин

ВАЗ-21120 объём: 1 499 см3, макс. мощность: 93 л.с., при 5600 об/мин, макс. крутящий момент: 133 Н·м, при 4000 об/мин

ВАЗ-21124 объём: 1596 см3, макс. мощность: 90 л.с., при 5600 об/мин, макс. крутящий момент: 133 Н·м, при 4000 об/мин

**Экологический класс ВАЗ-2110** - Евро-3

**Расход топлива ВАЗ-2110**

- при смешанном цикле: 7.2 л/100 км
- при городском цикле: 8.8 л/100 км
- на трассе: 5,5 л/100 км

**Максимальная скорость ВАЗ-2110**

- 164 км/ч с двигателем ВАЗ-2110
- 172 км/ч с двигателем ВАЗ-2111
- 185 км/ч с двигателем ВАЗ-21120
- 185 км/ч с двигателем ВАЗ-21124

**Коробка передач:** 5-скоростная механическая

**Габаритные размеры ВАЗ-2110**

- Длина Ширина Высота, мм: 4265х1680х1420
- Клиренс: 170 мм
- Колёсная: база: 2492 мм
- Колея задняя: 1380 мм
- Колея передняя: 1410 мм

**Объём бака ВАЗ-2110** - 43 литров

**Вес ВАЗ-2110**

- Снаряженная масса: 1040
- Допустимая масса: 1515

**Грузоподъемность ВАЗ-2110** - 470 кг

**Размер шин ВАЗ-2110** - 175/70/R13; 175/60/R14; 185/60/R14; 195/60/R15

**Объем багажника ВАЗ-2110** - 450 литров