**02-513 АМ-3 специальный автобус с 1-дверным кузовом-фургоном для перевозки сотрудников милиции, милицейская линейка, на шасси ГАЗ-51К, мест ?, полный вес до 5.2 тн, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, ИТК пос. Сухобезводный и др. предприятия МВД СССР, с 1956 г.**



Спасибо сообществу rcforum.ru зв фото!

*Приложение к приказу MООП РСФСР №80 от 15 февраля 1963 г*. *(bykzdorovy)*

СПЕЦИФИКАЦИЯ

специальных автомобилей, применяемых в органах МООП РСФСР.

Милицейский автомобиль на базе М-20 AM-1

Милицейский автомобиль на базе М-21 AM-1B

Милицейский автомобиль на базе "Москвич" AM-1M

Автомобиль для дежурных частей милиции на шасси ГАЗ-69 /УАЗ-450 АМ-2Д

Автомобиль НТО на шасси ГАЗ-69 АМ-2Н

Милицейская линейка на шасси ГАЗ-51, ГАЗ-63 АМ-3

Патрульный милицейский автомобиль на шасси УАЗ-450 АМ-4У

Патрульный милицейский автомобиль на шасси ГАЗ-69 АМ-4

Милицейский автомобиль ГАЗ-69 с брезентовым тентом ГАЗ-69

Автозак на шасси ГАЗ-51 - ГАЗ-63 АЗ-5

Автозак на шасси ЗиЛ-164/ЗиЛ-130, ГАЗ-53 АЗ-6

Автозак на шасси УАЗ-450 АЗ-7

Штабной автобус АШ-1

Агитационный автобус AA-1

Автомобиль для медвытрезвителей МВ-1.

*Из статьи Н. Марков и Д. Дементьева на канале Машина zen.yandex.ru.*

… назывался АМ-3 и представлял собой специальный автобус для перевозки небольших групп сотрудников милиции («милицейская линейка» согласно справочнику). Визуально он очень похож на «санитарку» ПАЗ-653, и даже строился на том же автобусном шасси ГАЗ-51К (реже – на переоборудованном ГАЗ-63). Вот только кузов его был совершенно оригинальным, имел совсем другую конструкцию и чуть более крупные габаритные размеры по всем трем измерениям. Очень хорошо можно заметить, насколько кузов у АМ-3 шире, чем у ПАЗ-653, если посмотреть на крылья задних колес. Дело в том, что габаритная ширина этих автобусов по крыльям фактически одинакова, а потому и получается, что у более компактного кузова «санитарки» задние крылья очень массивные, а у милицейского автобуса – совсем узенькие. Кроме того, правой боковой дверью кузов АМ-3 не оснащался, а задняя дверь была одностворчатой, а не двустворчатой, как на «пазике». Но вот планировка салона у АМ-3 была столь же незатейлива: откидные лавки вдоль стенок кузова. Наряду с автобусами АМ-3 существовала и модификация АМ-2 с таким же кузовом, которая имела иное назначение – обеспечение проведения научно-технических исследований на местах происшествий, а потому комплектовалась соответствующим специальным оборудованием. То есть фактически АМ-2 представляла собой передвижную лабораторию, если пользоваться современной терминологией. Обе эти машины, АМ-2 и АМ-3, выпускались с 1956 года в системе Министерства внутренних дел. Ни в советской периодике, ни в справочниках не указывалось конкретное предприятие, ответственное за выпуск АМ-2 и АМ-3. Однако смеем предположить, что занималась этим колония из поселка Сухобезводный Горьковской области – та самая, где на протяжении десятков лет строили автозаки. Именно на это предприятие в свое время нам указал один из ветеранов МВД, получавший аналогичную машину именно там. Позднее документацию на кузова АМ-2 и АМ-3 явно передали гражданским ремзаводам, наладившим на ее основе изготовление кузовов автомобилей технической помощи для аварийных и коммунальных служб.

*Из статьи «Мундиры машин МИЛИЦИИ и ГАИ СССР» на bykzdorovy.livejournal.com*

 С момента создания советской милиции её транспорт не пользовался специальной окраской. Иногда наносились специальные надписи или таблички. С увеличение количества машин на дорогах в 1931 году Моссовет создал первый в СССР отдел регулирования уличного движения – ОРУД. Впоследствии данная служба вошла в состав милиции и действовала по всему Советскому Союзу. Задачей ОРУД было регулирование и обеспечение безопасности движения на дорогах.

 Госавтоинспекция, сокращенно (ГАИ), как отдельная служба, была создана 3 июля 1936 года, когда СНК СССР утвердил постановлением № 1182 «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». На ГАИ возлагалась функции организации дорожного движения, обоснование установки знаков, нанесения разметки и контроль за техническим состоянием улиц и дорог. Это были совершенно разные службы, хотя некоторые функции они делали параллельно.

 Специальной раскраски для автомобилей милиции, ОРУД или ГАИ тогда еще не было. Приказом МВД СССР от 31 декабря 1953 г. № 266 "О специальной окраске оперативных легковых автомобилей органов милиции"; для машин милиции впервые вводится специальная окраска. Основной цвет синий и по борту автомобиля наносится красная полоса. На машинах милиции начинают устанавливать специальное оборудование — рупоры громкоговорителей. 23 января 1957 года выходит приказ МВД СССР от № 55 "Об окраске автомобилей и мотоциклов учреждений милиции", который дополняет, уточняет и отменяет некоторое нормы предыдущего приказа.

 7 мая 1960 г. был принят закон об упразднении Министерства внутренних дел СССР. Его функции переданы министерствам внутренних дел союзных республик. В 1961-м в СССР приняли первые единые Правила дорожного движения, а две службы ОРУД и ГАИ были реорганизованы в одну, получившую впоследствии единое наименование- Государственная автомобильная инспекция. В 1962 году Министерства внутренних дел союзных республик преобразовываются в Министерства охраны общественного порядка (МООП).

 Приказом МООП РСФСР № 80 от 15 февраля 1963 г. для машин милиции вводится новая специальная окраска — бирюзовая . И хотя этот приказ относился к РСФСР, де-факто такую раскраску начали применять во всех республиках Советского Союза, так как на МООП РСФСР постановлением Совмина СССР возложена разработка для МООПов союзных республик единых образцов документации и нормативов. Надпись МИЛИЦИЯ наносится на короткую красную полосу с синей окантовкой, хотя в первые годы многие используют еще длинную красную полосу.

Но многие машины тогда не перекрашивались, а сохраняли свою первоначальную сине-красную раскраску до самого списания со службы. Из спецсредств на машинах все еще были только громкоговорители и большие фароискатели . Но к концу 60-ых начинают появляться первые мигалки.

 26 июля 1966 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «О создании Союзно-республиканского министерства охраны общественного порядка СССР» было восстановлено централизованное управление органами милиции в масштабе страны (МООП СССР). А 25 ноября 1968 г. Президиум Верховного Совета СССР принял Указ «О переименовании Министерства охраны общественного порядка СССР в Министерство внутренних дел СССР». С приходом на должность министра внутренних дел Щелокова Н. А. в милиции проводится большая реформа. Милиционеры получают новую форму серого цвета, а машины – новую окраску.

 Приказом МВД СССР от 22 сентября 1969 г № 338 " Об объявлении отраслевой нормали МВД СССР на окраску и опознавательные знаки специальных автомобилей и мотоциклов" вводится новая окраска машин милиции СССР. Основной цвет машин милиции становился лимонный. Сбоку по бортам шла синяя полоса. Багажник машин также окрашивается в синий цвет. Кроме того, машины ГАИ должны иметь надпись ГАИ на крышке багажника и герб СССР на дверях. Надписи на машине делались основным (лимонным) цветом. Герб СССР для машин ГАИ специально не изготавливался, а использовался герб МПС, только без слова СССР и скрещенных молотов. Все машины милиции и ГАИ начали оснащаться специальными средствами – мигалками и сигнально-громкоговорящими системами.

 В дальнейшем, с учетом сложившейся практики и опыта, специальный институт разрабатывает ГОСТ 21392-75 «Транспортные средства оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, специальные световые и звуковые сигналы» который был введен в действие с 1 января 1977 г. Лимонно — синяя окраска машин милиции сохранялась, утверждается точный размер и шрифт букв и слов МИЛИЦИЯ и ГАИ. Надписи на милицейские машины должны были наноситься белым цветом. Именно эта раскраска так узнаваема и вспоминаема среди старшего поколения, жившего в СССР.

 К концу 70-ых годов были разработаны новые правила дорожного движения, которые предусматривали на машинах ГАИ кроме синих маячков, также красные и зеленые.

 К концу 80-ых годов в городах СССР начали появляться белые машины милиции и ГАИ с синей полосой. Шла подготовка к утверждению нового ГОСТ. Это был ГОСТ 21392-90 «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования, » который вступил в силу с 1 июля 1991 года Основной цвет милицейских машин вместо лимонного становился белый.

Но данная реформа закончилась, так и не начавшись, Наша страна СССР перестала существовать.

 Прочитав данную статью, многие могут мне возразить и привести доказательства, что машины милиции и ГАИ в прошлом столетии не всегда отвечали установленным нормам. Да это так. К сожалению, повсеместный дефицит, а иногда и обычное безразличие, касались не только обыденной жизни, но органов правопорядка. Не хватало краски, не хватало спецсредств, отсутствовали запчасти и прочее другое приводили к тому, что в автохозяйствах на местах «выкручивались» как могли. Поэтому встречались машины разных цветов и раскрасок, которые значительно отличались от ГОСТ. А некоторые водители были в душе дизайнерами и украшали свои машины всеми доступными средствами.