**04-033 Пассажирский автобус с кузовом по типу ПАЗ-651А на шасси ГАЗ-63Е 4х4, дверей 3, мест примерно 20, полный вес до 5.3 тн, ГАЗ-51 70 лс, 60 км/час, производитель не определен, 1960-е г.**



 Никаких документальных свидетельств существования в советской Военной АвтоИнспекции полноприводных автобусов с кузовом типа ПАЗ-651 не найдено, хотя оно и вполне вероятно. Поэтому надпись «ВАИ» на модельке воспримем как неуместную инициативу мастера, тем самым расширив себе простор поиска прототипа. А пока только одно фото пассажирского полноприводного автобуса с павловским кузовом из Петрозаводска и мнение наших историков.

 Общеизвестно, что полноприводные автобусы с кузовом 651А на одно- или двускатных модификациях ГАЗ-63 заводы Минавтопрома не выпускали. А вот, согласно информации из книг под авторством уважаемых Дементьева Д.А. и Маркова Н.С., а также М.В. Соколова, ведомственные предприятия (например Шебекинский ДОЗ или мехзавод «Уралец») малыми количествами их выпускали: счет шел всего лишь на десятки машин. А, учитывая очень высокую потребность в полноприводных автобусах, количество их самодельных вариантов с годами не только не уменьшалось, но даже увеличивалось. Их переделывали из полноприводных заводских спецмашин, выработавших свой ресурс, или же из имевшихся серийных КАвЗ-651А делали полноприводную модификацию, используя для этого передний ведущий мост и РК, поступавшие как запчасти. Конечно, конкретного обозначения для этих машин не существовало.

*При помощи трудов Дементьева Д.А., Маркова Н.С. и Соколова М.В.*

**Автобус КАвЗ с кузовом 651А на шасси ГАЗ-63Е**

 В 1955 году совместно с Павловским автобусным заводом была создана грузопассажирская разновидность шасси ГАЗ-63 с двухскатной ошиновкой заднего моста и шинами 7,50-20 дюймов. Это были выпускавшиеся небольшими партиями ГАЗ-63Е, являвшие собой шасси для автобусов, в подвеске которых в дополнение к рессорам имелись как передние, так и задние амортизаторы. Для самих колёс использовались диски от автомобиля ЗиС-5, т.к. дискам от ГАЗ-51 не доставало вылета. Рессоры от ГАЗ-63 заменили имеющими меньшую жесткость рессорами от ПАЗ-651. Такое решение было направлено на снижение центра тяжести машины и повышение боковой устойчивости. Павловский автобусный завод монтировал на них сельские автолавки «659», автобусы-лаборатории для геофизиков «663», передвижные технологические кабинеты и другие спецмашины. Некоторые из них дооборудовались уже на специализированных предприятиях. Именно эти модели на шасси ГАЗ-63Е стали первыми в нашей стране серийными автобусами с колесной формулой 4х4.

 В частности ПАЗ-654 (1958-59 г.) – полноприводный штабной автобус высшего командного звена на шасси ГАЗ-63Е с доработанным цельнометаллическим кузовом от пассажирской машины ПАЗ-651А. Впервые был представлен на смотре новой военной техники в 1958 году и затем прошел цикл испытаний в 21 НИИИ. В его 7-местном салоне размещались шесть рабочих столов и три места для отдыха, две радиостанции Р-104 и Р-105, телефонные аппараты, отсеки для карт и огнетушителей и стойки для личного оружия. На крыше устанавливалась одна телескопическая антенна, к которой вела специальная лестница на задней стенке кузова. Полезная нагрузка машины составляла 870 кг, снаряженная масса – 4400 кг. Автобус имел габаритные размеры 6220x2455x2816 мм, запас хода – 840 км и развивал скорость 65 км/ч. В 1959 году Павловский завод собрал шесть таких машин.

 В 1960-м на шасси ГАЗ-63Е пробовали строить даже передвижные птицеперерабатывающие комплексы, каждый из которых монтировался сразу на трех полноприводных автобусах (всего было изготовлено пять таких комплексов).

 Наряду с базовой моделью «651А» к производству на КАвЗ из Павлова была передана и документация на специализированные автобусы на шасси ГАЗ-63Е унифицированные по кузову с ПАЗ-651А, но уже со стандартной облицовкой ГАЗ-51А. На основании Постановления КСНХ №225 от 31 декабря 1960 года в 1961 году был изготовлен один автобус с кузовом 651А на шасси ГАЗ-63Е. Автобус КАвЗ-654 получил уменьшенное количество пассажирских сидений для уменьшения перегруза базового шасси. Первый этап испытаний выявил отрицательные результаты по остойчивости, очень большие расходы топлива и неудовлетворительную динамику. В серийное производство КАвЗ-654 не попал. С 1963 года в Кургане на шасси ГАЗ-63Е производился армейский автобус-перевязочная КАвЗ-651АП, предназначенный для оказания первой медицинской помощи в полевых условиях. КАвЗ монтировал на шасси ГАЗ-63Е сельские автолавки «659», автобусы-лаборатории для геофизиков «663», передвижные технологические кабинеты и другие спецмашины весьма малыми количествами. Некоторые из них дооборудовались уже на специализированных предприятиях.

 Выпуск КАвЗ на шасси ГАЗ-63Е был прекращен в 1968 году, когда выпуск ГАЗ-63 и всех его модификаций был прекращен, и уже целых четыре года параллельно полным ходом шло производство ГАЗ-66.

 Все заводские двускатные модификации ГАЗ-63 выпускались весьма малыми количествами: счет шел всего лишь на сотни машин. Поэтому количество самодельных вариантов 2-скатного ГАЗ-63 с годами не только не уменьшалось, но даже увеличивалось. Часто в полноприводную машину переделывали обычный ГАЗ-51А. Для этого использовали передний ведущий мост и РК, поступавшие как запчасти. Конкретного обозначения для этих машин не существовало.

 Учитывая очень высокую потребность в полноприводных автобусах, сказанное выше в полной мере относится и к автобусам КАвЗ с кузовом 651А на шасси ГАЗ-63Е. Их переделывали из полноприводных заводских спецмашин, выработавших свой ресурс, или же из имевшихся серийных КАвЗ-651А делали полноприводную модификацию.

**Из истории ВАИ.**

Первое упоминание о военной автомобильной инспекции в РККА встречается в приказе по Главному управлению автомобильной и дорожной службы № 0101 от 26 августа 1942 года. В нём предусматривалось:

 «…провести реорганизацию Главного управления автодорожной службы…, отделы: военно-автомобильных дорог, дорожно-комендантской службы и инспекторский отдел слить в один отдел военной автоинспекции и военно-автомобильных дорог. Военным автоинспектором назначить военинженера 2 ранга Румянцева И. Е….»

 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». А активное становление военной автоинспекции пришлось на середину прошлого столетия. В одном из нормативных документов того времени говорится: «В целях усиления контроля за эксплуатацией автотранспорта и предупреждения дорожно-транспортных происшествий в Вооружённых силах ввести в штат управления военного коменданта города Москвы военную автомобильную инспекцию гарнизона города Москвы в соответствии с Директивой Главного штаба Сухопутных войск и Директивой штаба Московского военного округа». Документ датирован 19 сентября 1958 года. Именно эта дата стала Днём части столичной ВАИ. На заре становления военной автоинспекции в штате Вооружённых сил бывшего Союза числилось всего две ВАИ, дислоцировавшихся в Москве и Ленинграде.

 Ранее, принадлежность и подчинение подразделений военных автоинспекторов распределялись по видам и родам войск. Во внутренних войсках МВД России (а ныне - войсках национальной гвардии России) была отдельная ВАИ со своей структурой подчинения. Позже все воинские части, отвечающие в Вооружённых силах за соблюдение порядка на дорогах, распределены по военно-территориальному принципу. То есть в каждом военном округе - своя ВАИ с подчинёнными ей территориальными автоинспекциями. Численность и географическая концентрация таких подразделений зависят от плотности расположения мест постоянной дислокации различных воинских частей. В настоящее время Военная автомобильная инспекция Вооруженных Сил Российской Федерации (ВАИ) - структурное подразделение Главного управления военной полиции Минобороны РФ. В состав ВАИ ВС РФ входят: ВАИ Министерства обороны, региональные и территориальные ВАИ.

 Сотрудники ВАИ выполняют задачи по обеспечению безопасности во время движения колонн, сопровождения военной техники, участвуют в выяснении причин ДТП с участием военных автомобилей.

 Никакого специализированного транспорта у фронтовой ВАИ не было. Дорожные батальоны передвигались в общем порядке, как и все прочие подразделения. Первым военным инспекторам верой и правдой служили вездесущие полуторки и "Захары", возможно, начальству посчастливилось поколесить на ГАЗ-67 или "Виллисах". Со временем мирная жизнь взяла свое 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. Принцип формирования оперативного гаража ВАИ близок к номенклатуре автопарка Госавтоинспекции. Моторизация ВАИ проходила по мере роста потребностей ведомства в технике.

 Автобусы малого класса использовались в ВАИ для доставки инспекторов и регулировщиков по пути следования военных колонн, проведения агитационно-учебной работы и технического осмотра военного транспорта.