**04-232 Специальный автобус на шасси ГАЗ-52-04 4х2 с 1-дверным кузовом-фургоном типа АМ-3 для перевозки сотрудников милиции, мест 2 + ?, полный вес до 5.17 т, ГАЗ-52-04 75 лс, 70 км/час, изготовитель не определен, после 1976 г.**



Неброская, но достаточно добросовестно сделанная модель, прототип которой напоминает об огромном пробеле в модельном ряду советского автопрома, который затрагивал деятельность практически всех областей народного хозяйства. Имеется в виду унифицированный автотранспорт серийного производства, способный перевозить сотрудников предприятий в достаточном количестве, начиная с банальной доставки работников к месту работы и заканчивая удовлетворением потребностей аварийных и специальных служб. Вот и приходилось каждому ведомству, будь то министерство или мелкое подразделение, решать эту проблему самостоятельно из того, что удавалось добыть всякими правдами и неправдами. Как следствие, надежность и безопасность этих машин, в число которых попадает и наш прототип, были не ахти какими.

Информация к фото прототипа на *прохоровское-поле.рф*

Из воспоминаний Черкашина Юрия Владимировича (10.01.1966 г.р. п. Прохоровка) «В 1986 году я поступил в Белгородскую специализированную школу милиции. Осенью 1987 года весь наш курс, а это где-то около ста человек отправили на охрану общественного порядка и имущества в выселенной зоне, в 30 км от Чернобыля со стороны республики Беларусь. Работали на границе двух районов – Брагинского и Хойницкого. В выселенной зоне выставляли посты и осуществляли пропускной режим из зоны отчуждения. …. Я лично работал на автомобиле ГАЗ-52, развозил людей, и продукты, расставлял посты. Расселили нас в школе, местное население относилось к нам очень хорошо».

*Из статьи на dzen.ru, авторя: Николай Марков, Денис Дементьев.*  
 …АМ-3 и представлял собой специальный автобус для перевозки небольших групп сотрудников милиции («милицейская линейка» согласно справочнику). Визуально он действительно очень похож на «санитарку» ПАЗ-653, и даже строился на том же автобусном шасси ГАЗ-51А (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.  
Сколько конкретно было таких заводов, утверждать не беремся, однако можем говорить как об установленном факте, что в их числе точно был упоминавшийся ранее Скуратовский АРЗ. Остекленный грузопассажирский кузов-фургон вместимостью 10 человек, который там строили параллельно с кузовом ПАЗ-653, собственного индекса не имел и по техническим условиям именовался просто как кузов к автомобилю «Техпомощь». Выпускались такие «технички» Скуратовским АРЗ столь же долго, как и кузова ПАЗ-653, то есть до конца 1980-х годов. И, судя по всему, все машины этого типа, часто встречавшиеся в Москве, имели как раз скуратовское происхождение.

*Милицейский фургон «АМ-2» 1957 года. Криминалистическая лаборатория*

*Likemodel43, 10 июля 2022 г., Alexey Plyuschenko, 38 лет, Пятигорск.*

…«АМ-2» (Автомобиль милицейский, вторая модель) этим автомобилем укомплектовывались как городские, так и сельские отделения милиции.

Автомобиль был создан на базе шасси ГАЗ-63, с двумя ведущими мостами, обладал хорошей проходимостью и маневренностью. Фургон автомобиля был сделан из дерева и обшит тонколистовой сталью. Окна были оснащены светонепроницаемыми шторами и уплотнителями для проведения фоторабот. В качестве дополнительного оборудования на АМ-2 устанавливали генератор постоянного тока мощностью 2,0 киловатта и напряжением 120 вольт, с длиной кабеля 150 метров. Применение этих автомобилей в условиях бездорожья и сельской местности послужило появлением в оснащении АМ-2: шанцевым инструментом, резиновой надувной лодкой, носилками, лыжами, резиновыми сапогами. Данный автомобиль был оборудован аппаратурой для научно-технических исследований на местах происшествий.

Фактически АМ-2 представлял собой передвижную криминалистическую лабораторию. На крыше фургона размещена площадка для проведения наблюдений, а также для фотофиксации происшествий. Интересный факт: на некоторых автомобилях этой серии, в реальной жизни, площадку иногда снимали, что хорошо видно на старых фото, скорее всего из-за ненадобности или чтобы снизить вес, ведь сама машина и так была слишком тяжелой.

С 1953 года, по приказу Министерства Внутренних Дел СССР, весь автомобильный транспорт милиции окрашивали в синий цвет с красной полосой по борту.