**06-071 РАФ-22033 специальный оперативный автомобиль ГАИ МВД СССР со стереофотограмметрической установкой АДТП-С на базе 4-дверного микроавтобуса РАФ-2203 4х2, мест 6, полный вес до 2.71 т, ЗМЗ-24Д/-2203 95 лс, 120 км/час, штучный выпуск, РАФ г. Рига, 1974-? г.**



 Транспортные средства органов внутренних дел подразделяются по общему назначению на две категории. Первая — для непосредственного использования в оперативно-служебной деятельности и вторая — прочие, используемые в работе по хозяйственному, медицинскому и другим видам обеспечения, а также для служебных поездок работников. Оперативно-служебные автомобили (легковые, на шасси грузовых и базе автобусов) по конкретному назначению составляют различные штатные группы: патрульные подразделений охраны, ДПС ГАИ, дежурных частей, транспортированию нарядов милиции и т.п. Они имеют (кроме используемых в оперативной работе и следственных подразделениях) надпись «Милиция», цвето-графическую окраску, оснащаются специальными звуковыми и световыми сигналами, другим спецоборудованием и средствами связи. В 1969 г. все силы дорожного надзора, «корнями» уходящие в ОРУД, были подчинены ГАИ и реорганизованы в ее структурное подразделение – **Дорожно-патрульную службу**. В сентябре того же года Министр МВД подписал приказ, устанавливающий новую спецокраску для всех милицейских машин – канареечно-желтый кузов с синей полосой. Важное место в автоинспекции занимают оперативные автомобили дежурной части (АДЧ). Дежурная часть должна находиться в любом подразделении ДПС, так как контроль за движением на дорогах осуществляется круглосуточно, а дежурная часть координирует работу инспекторов подразделения, работающих непосредственно на дороге, и отслеживает оперативную обстановку на вверенном участке. Помимо всего прочего, в обязанности дежурной части входит выезд на места крупных дорожно-транспортных происшествий (в случае гибели в ДТП одного и более человек или по непосредственному указанию начальника управления). На месте дежурный обычно контролирует проведение неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий.

 Долгое время наша автомобильная промышленность таких машин серийно не выпускала. Чаще всего для этих целей переделывались подходящие микроавтобусы, обычно УАЗы. В крупных городах наиболее приемлемой базой для передвижной «Дежурной части» были микроавтобусы РАФ. В середине 70-х годов, когда в Латвии осваивали производство нового микроавтобуса РАФ-2203 «Латвия», в модельной гамме Рижского автобусного завода предусматривался специальный оперативный автомобиль ГАИ РАФ-22033. Опытные образцы «гаишного» РАФика проходили испытания в Москве в 1974-1976 годах. Машина эта была создана специально для ускоренной обработки ДТП и снижения травматизма сотрудников при этом процессе. Суть идеи состояла в оборудовании - в специальной системе для стереофотографии. Машины комплектовались стереофотограмметрической установкой АДТП-С для объемной фиксации места происшествия. *(Фотограмметрия определяет формы, размеры и положение объектов по их фотографическим изображениям. Само слово происходит от греческих слов: photos – свет, gramma – запись и metreo – измеряю. Стереофотограмметрия основывается на свойстве зрения формировать целостное объёмное изображение объекта на основе двух различных изображений, поступающих от правого и левого глаза одновременно, т.е. стереоскопическое изображение. При таком зрении воспринимаются пространственные формы наблюдаемых объектов, что делает возможным на фотограмметрических приборах измерять размеры этих объектов и расстояния между ними.).*

 Полученные с помощью агрегата стереоскопические фотографии позволяли при необходимости восстановить взаимное положение объектов ДТП без трудоемкого составления схем с измерениями - причем, не только трудоемкого, но и иногда опасного (при плотном потоке транспорта) дела. Это дало возможность отказаться от традиционных нарисованных от руки схем и измерений с помощью рулетки. Самое главное, что с помощью АДТП-С сокращалось время фиксации места ДТП: достаточно было промаркировать конусами с номерами все интересующие объекты и сфотографировать их с крыши машины. Для установки этой системы в рабочее положение на крыше микроавтобуса предусматривался сдвижной люк. Вместо часа-двух на фиксацию места ДТП стало уходить не более 15 минут. В салоне спецавтомобиля установлены: два двухместных сиденья, рабочий стол, тумба для спецоборудования, шкаф для одежды, 4 съемных контейнера со спецоборудованием (унифицированные для спецавтомобилей РАФ-2203-АДЧ и УАЗ-452 (-3741)-АДЧ). Отопление салона осуществляется отопителем с отбором тепла от системы охлаждения двигателя. Общее число мест для сидения, включая водителя - 6. Помимо фотограмметрической стереокамеры в состав оборудования спецавтомобиля РАФ-22033 входили: обычный фотоаппарат, магнитофон, жезлы регулировщиков, конусы, дорожные знаки и огнетушители, портативный газоанализатор для экспертизы алкогольного опьянения, диктофон, пишущая машинка для составления первичных следственных документов. На крыше установили светосигнальную громкоговорящую установку СГУ-60, антенну радиостанции и три фары типа прожектор-искатель: две — спереди по бокам, одну — сзади справа.

 Эта модификаций РАФ-2203, как и оперативный штабной автомобиль пожарной охраны РАФ-22034 и комбинированный микроавтобус РАФ-22036, совмещавший функции «Скорой помощи» и патрульной машины ГАИ, так и остались опытными модификациями. И МВД пришлось разрабатывать и производить служебный автотранспорт для нужд ГАИ собственными силами. РАФ-2203-АДЧ - оперативные автомобили дежурной части переоборудовали для Госавтоинспекции из серийных микроавтобусов РАФ-2203.

 РАФ долго оставался в милицейском строю – даже в первые годы после распада СССР.

**Техническая характеристика микроавтобуса РАФ-2203**

|  |
| --- |
| **Габаритные размеры** |
| Длина, мм  | 4940 |
| Ширина, мм  | 2210 |
| Высота, мм  | 1970 |
| Колесная база, мм  | 2620 |
| Передний свес, мм  | 1200 |
| Задний свес, мм  | 1120 |
| Колея передних колес, мм  | 1474 |
| Колея задних колес, мм  | 1420 |
| Высота ступеньки над уровнем дороги, мм  | 400 |
| Ширина дверного проема двери пассажирского салона, мм  | 916 |
| Ширина дверного проема задней двери, мм  | 1274 |
| **Масса и пассажировместимость** |
| Масса снаряженного автобуса, кг  | 1750 |
| Полная масса автобуса, кг  | 2710 |
| Допустимая нагрузка на переднюю ось, кг  | 1275 |
| Допустимая нагрузка на заднюю ось, кг  | 1435 |
| Количество мест  | 11 |
| Количество мест (РАФ-22039)  | 13 |
| **Двигатель** |
|    | РАФ-2203 | РАФ-2203-01, РАФ-22038 |
| Модель  | ЗМЗ-24Д/-2203 | ЗМЗ-4021.10 |
| Тип  | карбюраторный | карбюраторный |
| Количество цилиндров  | 4 | 4 |
| Рабочий объем, л  | 2,445 | 2,445 |
| Степень сжатия  | 8,2 | 6,7 |
| Максимальная мощность, кВт (л.с.)  | 69 (95) | 69 (95) |
| **Коробка переключения передач**  |
| Тип | механическая |
| Количество ступеней КПП | 4 |
| Сцепление | однодисковое, сухое |
| **Подвеска колес и рулевое управление** |
| Передняя подвеска | независимая, пружинная, на поперечных рычагах |
| Задняя подвеска | зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах  |
| Амортизаторы | гидравлические |
| Рулевое управление | глобоидальный червяк с 3-гребневым роликом |
| **Тормозное управление** |
| Рабочая тормозная система | барабанного типа, с гидравлическим приводом  |
| Стояночная тормозная система | механический привод на задние колеса от ручного рычага |
| **Показатели маневренности** |
| Максимальная скорость при полной загрузке, км/ч  | 120 |
| Расход топлива в городском цикле при полной загрузке, л/100 км  | 12 |
| Минимальный радиус поворота, м  | 6,6 |
|  |
| Номинальное напряжение электрооборудования, В | 12 |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-603М |
| Шины | 185R15 |