Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№48

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

УАЗ-469 ППС

ПАТРУЛЬНО-ПОСТОВАЯ СЛУЖБА

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 48, 2013
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: Николаос Скилакис
Главный редактор: Анастасия Жаркова
Финансовый директор: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту: Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации средства массовой информации в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ru**, по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей Москвы: 8-495-660-02-02
Адрес для писем читателей: Россия, 105066, г. Москва, а/я 13, «Де Агостини», «Автомобиль на службе»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

УКРАИНА
Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини Паблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16931-5701Р от 19.08.2010
Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, заходите на сайт **www.deagostini.ua**, по остальным вопросам обращайтесь по телефону бесплатной «горячей линии» в Украине: 0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей: Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини», «Автомобиль на службе» Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк», 220037, г.Минск, ул.Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел./факс: +375 172-999-260
Телефон «горячей линии» в РБ: +375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей: Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.
Розничная цена: 54,90 грн., 990 тенге
Издатель оставляет за собой право увеличить розничную цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Неотъемлемой частью каждого выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.
Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева
Отпечатано в типографии: ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 80 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2011–2013
Дата выхода в России: 15.06.2013

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
3: © Морев Валерий/Фото ИТАР ТАСС; 4 (верх), 11 (верх), 14 (верх): © РИА «Новости»; 4 (низ): © Николай Гернет/Фотобанк Лори; 5 (верх): © «ФотоСоюз»; 5 (низ), 6, 7 (все), 10 (все), 11 (низ), 12 (все), 13 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова; 8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»; 13 (верх): © Svetlana Kolobova/Фотобанк Лори; 14 (низ): © Денис Шашкин/Фотобанк Лори; 15: © DioMedia; последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

2003

Патрульный автомобиль УАЗ-31512. Сотрудники строевого подразделения патрульно-постовой службы приступили к дежурству по охране правопорядка

Полиция — неотъемлемая часть любого государства, играющая главную роль в обеспечении внутренней безопасности страны. Основная задача патрульно-постовой службы полиции —обеспечение личной безопасности граждан; поддержание порядка на улицах и в общественных местах; предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений; активное участие в раскрытии преступлений и задержании преступников.

Охрана общественного порядка — важнейшая социальная функция государства

Задачи самых первых организованных силовых формирований — обеспечение общественного порядка в населенных пунктах — ничем не отличались от задач существующей ныне патрульно-постовой службы, входящей в структуру полиции общественной безопасности. Со времен появления в европейских городах профессиональной городской стражи, а на Руси — княжьей дружины, структура и круг полномочий «силовых ведомств» неоднократно менялись. Появлялись новые ветви и уровни, формировались административные вертикали, но неизменно существовали низовые подразделения, представители которых ежедневно выходили на улицы, следили за порядком, при необходимости пресекали правонарушения и задерживали нарушителей закона.

Первым опытом формирования регулярных военизированных подразделений, предназначенных не для защиты от иноземного супостата, а для применения силы внутри государства, можно считать опричнину Ивана Грозного. Пример, впрочем, условный, поскольку цели и задачи, поставленные перед опричниками, соответствовали функциям органов госбезопасности в самые лихие времена. Важен сам прецедент создания мобильных вооруженных сил, специализирующихся на внутренних делах. Интересно, что именно тогда у «органов» впервые появилась собственная геральдика: внешним отличием опричников служили собачья голова и метла, прикрепленные к седлу — прозрачный намек на готовность «грызть и выметать изменников».

Профессионалы, специализирующиеся исключительно на охране общественного порядка, появились при царе Михаиле Романове в первой половине XVII века. Для «сыска преступников» и вершения правосудия был создан институт тайных Приказов (ведомств), представленных на местах воеводами.

Построение личного состава подразделений патрульно-постовой службы перед заступлением на дежурство

С начала XVIII века в городах под началом воевод стали появляться первые регулярные полицейские формирования. Само слово «полиция» ввел в обиход Петр I. После проведенных им административных реформ, в 1721 г. полиция стала полноправной государственной структурой. Петр достаточно широко очертил круг задач полицейских органов: полиция рождает добрые порядки, обеспечивает всем безопасность от разбойников и воров, непорядочное и непотребное житье отгоняет, принуждает каждого к труду и честному промыслу.

2010

Автомобиль патрульно-постовой службы ВАЗ-2114

1984

Патрульный автомобиль УАЗ на ноябрьской демонстрации в Новокузнецке

Во времена Екатерины роль «дежурной части» исполняли квартальные надзиратели. Низшим полицейским звеном являлись будочники. В марте 1897 г. императорским указом Павла I полномочия будочников были расширены, и на улицы российской столицы впервые вышли городовые. Обязанности российского городового были всеобъемлющими и хлопотными. За каждым из них был закреплен участок, где страж порядка, как правило, и проживал. На своей территории он должен был знать все присутственные места и фамилии всех домовладельцев, а всех дворников — в лицо. Помимо выполнения обязанностей, сходных с обязанностями нынешних участковых, городовые несли постовую службу на своем участке и дежурили в околотке. Собственно, именно с городовых в России началась регулярная патрульно-постовая служба.

Октябрьская революция 1917 г. всю полицейскую структуру страны разрушила, но даже в период, когда советская власть только формировала новый государственный аппарат, улицы не оставались без ее вооруженных представителей, приглядывающих за общественным порядком. Со временем обязанности городовых были возложены на постовых милиционеров.

2009

Автомобиль патрульно-постовой службы ГАЗ-22171 «Соболь»

История патрульно-постовой службы России начинается 2 сентября 1923 года

Днем основания патрульно-постовой службы считается 2 сентября 1923 г., когда приказом Центрального административного управления НКВД г. Москвы была утверждена «Инструкция постовому милиционеру», регламентирующая общие положения о постовой службе, права и обязанности постового милиционера. К лету 1926 г. подразделения патрульно-постовой службы появились практически во всех городах. К этому времени была введена единая форма одежды для сотрудников ППС и установлен отличительный знак — белый металлический щит с названием участка и постовым номером.

В 1962 г. вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по усилению деятельности советской милиции», которым определялись ее основные задачи, роль и место в общей системе государственного управления. Значительная его часть отводилась организации ППС. Год спустя вступил в действие еще один важный документ — Устав патрульно-постовой службы.

Потребность ППС в собственном транспорте увеличивалась по мере роста городов. Если до революции каждый городовой курировал сравнительно небольшой участок и всегда мог своевременно поспеть к месту происшествия (сигналом служил свисток дворника), советская власть такой роскоши позволить себе не могла. Постовые милиционеры отвечали за несколько городских кварталов. Это повлекло возникновение трех проблем: своевременность оповещения постового о происшествии, оперативность его прибытия к месту ЧП и доставка задержанных в участок. Проблему связи отчасти решило появление общедоступных городских телефонных сетей. В Москве, например, первая АТС появилась в 1932 г., и тогда же на улицах столицы начали устанавливать таксофоны, в которых был предусмотрен и бесплатный вызов милиции по номеру «02». Первые портативные рации в распоряжение ППС поступили лишь в начале 1960-х, когда промышленность освоила выпуск ультракоротковолновых радиостанций второго поколения. А вот проблему транспорта долгое время решить не удавалось. Немногочисленные серийные легковушки, распределяемые в органы внутренних дел, доставались службам, остро нуждавшимся в транспорте — операм уголовного розыска и инспекторам дорожного движения. В середине 1950-х дежурная часть РОВД считала, что ей крупно повезло, если в гараже оказывался ГАЗ-69 или «Победа». Патрулирование улиц по-прежнему производилось в пешем порядке, но, по крайней мере, в случае ЧП патруль получил возможность вызвать дежурную машину к месту происшествия. В этот период вскрылась еще одна проблема. Стандартные легковые автомобили не были приспособлены к доставке задержанных в отделение. Во-первых, в салон можно было поместить лишь одного нарушителя, разумеется, на заднее сиденье, и так, чтобы по обе стороны от задержанного находилось по милиционеру. Во-вторых, перевозить нарушителя общественного порядка рядом с милиционерами было рискованно — он мог начать дебоширить или пытаться выскочить из машины. Оптимальным виделось такое устройство кузова патрульной машины, при котором задержанные находились бы в отдельном изолированном отсеке.

Такие автомобили появились в начале 50-х годов. В основном, это были металлические «пассажирские» будки АМ-3 на шасси ГАЗ-51 в милицейской окраске. От автозаков эти машины

1997

Специальный автомобиль для патрульно-постовой службы модели 2958 производства «Лада-Тул» на базе ВАЗ-2131

Патрульные автомобили ВАЗ-2114 и *Chevrolet NIVA*

отличались тем, что большая часть будки предназначалась для перевозки личного состава. Задержанным отводился лишь небольшой «закуток». Так же были устроены и милицейские автобусы на базе ГЗА-651. Однако эти машины не в полной мере соответствовали задачам ППС. Перевозить одного-двух человек в грузовике было нерационально. Кроме того, его нельзя было использовать для патрулирования улиц.

Революционным стал 1957 г., когда Автотехническим управлением ГУВС МВД СССР была разработана специальная модификация автомобиля ГАЗ-69. Его кузов был цельнометаллическим, а водительский ряд сидений отделялся от грузопассажирского отсека металлической сеткой. В большинстве документов «газики» такого типа именовались ГАЗ-69Б (по аналогии с горьковским вариантом с жесткой крышей, который существовал лишь в опытных образцах). По некоторым данным, их изготавливали на астраханском Государственном опытно-экспериментальном специальном предприятии (ГОЭСП), а также на производствах Сухобезводненской и Крюковской колоний.

Вторым ключевым моментом истории моторизации ППС стала реформа МВД, проведенная министром Щелоковым. С начала 1970-х начались массовые закупки автомобилей для органов внутренних дел, и вскоре после этого стало возможным оснастить патрульно-постовую службу собственным транспортом, т.е. машинами, на которых патрульные группы совершали объезд территорий. Именно тогда на улицах появились милицейские «уазики» с надписью «ППС» на бортах.

2005

Милицейский автомобиль ГАЗ-2705 «ГАЗель»

УАЗ-469-АП

ЛИЦИЯ
54-80 МЛ
PERSONAYLOV

УАЗ-469-АП

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

1990

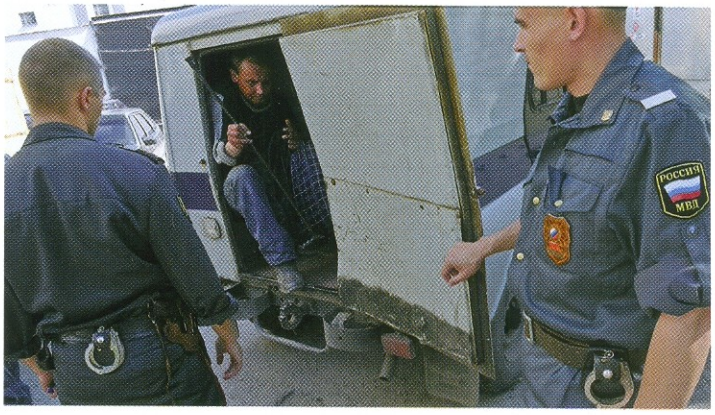
Патрульный автомобиль УАЗ-469-АП

С момента появления в 1957 г. первой специализированной модификации грузопассажирского ГАЗ-69, приспособленного для перевозки задержанных нарядами ППС, в архитектуре кузовов таких машин ничего принципиально не изменилось. Жесткий цельнометаллический «верх» исключал вероятность побега, а отдельный отсек для задержанных (в задней части кузова) обеспечивал безопасность и изолированность сотрудников милиции. Однако скромные возможности спецпроизводства внутри ведомства не успевали за потребностями МВД, поэтому в 60–70-е годы чаще всего областные УВД обходились своими силами,

2008

Патрульный автомобиль ТРЭКОЛ-39041 на шинах низкого давления (Красноярский край)

В 1972 году с конвейера Ульяновского автомобильного завода сошел первый УАЗ-469



Задержанный в автомобиле патрульно-постовой службы

переделывая обычные ГАЗ-69 в автомобили МОБ (милиция общественной безопасности) либо в милицейских мастерских, либо на местных ремзаводах. Этим объясняется большое разнообразие конструкций автомобилей ППС на базе ГАЗ-69.

Когда в начале 1970-х начались крупные закупки автомобилей для милицейских структур и подразделений, стало ясно, что преемнику ГАЗ-69, УАЗу-469, производство которого Ульяновский автозавод уже начинал осваивать, не избежать мобилизации для работы в органах. В декабре 1972 г. начался массовый выпуск двух базовых моделей нового семейства — УАЗ-469 и УАЗ-469Б. Первая модель была разработана с учетом пожеланий военных, и потому обладала рядом особенностей, усложнявших конструкцию, но делающих автомобиль более приспособленным к «тяготам и лишениям воинской службы». Главными из военных опций были экранированное электрооборудование, а также ведущие мосты с колесными редукторами, увеличивающими дорожный просвет до 300 мм. Версия «469Б» предназначалась для использования в народном хозяйстве и отличалась от армейского собрата отсутствием вышеупомянутых особенностей. Впрочем, два ведущих моста, унифицированных с мостами УАЗ-452 и обеспечивающих дорожный просвет в 220 мм, неплохо справлялись со своими обязанностями.

Несмотря на то, что путь «469-го» к конвейеру по разным причинам занял около 10 лет, автомобиль получился прогрессивным для своего времени и надежным для «своего пространства», т.е. дорожных условий СССР. Модернизированного «волговского» двигателя УМЗ-451 вполне хватало для того, чтобы разгонять полноприводник до 100 км/ч и обеспечивать машине массой чуть больше полутора тонн неплохую проходимость на бездорожье. Расход топлива на скорости 90 км/ч составлял 16 л/100 км, а два топливных бака по 39 литров обеспечивали внушительный запас хода без дозаправки.

Для изготовления милицейских модификаций решено было использовать народнохозяйственную версию УАЗ-469Б. Разработка велась силами НИИСТ МВД СССР (Институт специальной техники, ныне — НПО «Спецтехника и связь»). Мудрить с конструкцией кузова не пришлось. Оснащение нового УАЗа цельнометаллическим верхом позволяло поставить за спинками задних сидений перегородку, превращающую заднюю часть грузопассажирского отсека в изолированную клетушку для задержанных. Вход в этот отсек осуществлялся через распашную дверь в задней стенке.

2006

Автомобиль патрульно-постовой службы производства Ульяновского авторемонтного завода

УАЗ-469-АП
ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

2006

Патрульные автомобили модели 2949 производства Ульяновского АРЗ

Боковых окон арестантский отсек не имел. Свет туда проникал через единственное зарешеченное окно в задней двери. Наблюдать за задержанными можно было через обрешеченное металлической сеткой оконце в перегородке.

Поскольку автомобили с такой конструкцией кузова были необходимы не только ППС, но и другим милицейским подразделениям, милицейские «уазики» выпускались в трех модификациях: УАЗ-469-АДЧ (автомобиль дежурной части) предназначался для выезда оперативных групп дежурных частей на места происшествий; УАЗ-469-АП (автомобиль патрульный) — для патрулирования сотрудниками ППС вверенных им территорий и УАЗ-469-АП-ГАИ — для сотрудников ДПС ГАИ. Друг от друга эти модификации отличались незначительно, главным образом — спецоборудованием, комплект которого зависел от «норм табельной положенности». Производились эти машины на предприятиях систем МВД и УИН. Силами вольнонаемных граждан милицейские УАЗы

2010

Автомобиль патрульно-постовой службы на базе *UAZ Patriot Sport*

На смену модельному ряду УАЗ-3151 пришел УАЗ Hunter, который производится с 2003 года

Автомобиль патрульно-постовой службы на базе *Ford Transit* в Санкт-Петербурге

делали на специализированных ремонтных предприятиях: СРП №3 в Самаре, СРП №4 в Кургане, СРП №6 в Иркутске, СРП №8 в Новосибирске, а также на астраханском ГОЭСП. Кроме того, в изготовлении таких машин были задействованы исправительные учреждения: УЗ-62/14 в Сухобезводном, ЛТП СИДиСР УВД в Белгородской области.

Вскоре «469-х» в сине-желтой милицейской окраске с надписями «Дежурная часть», «ПМГ», «ППС» или просто «Милиция» на улицах наших городов стало так много, что у них появилось даже народное прозвище — «канарейка».

Со временем базовая платформа УАЗ усовершенствовалась, и милицейское «спецобмундирование» по наследству без видимых изменений переходило обновленной модели. В 1985 г. на смену УАЗ-469Б пришел модернизированный УАЗ-31512 (выпускался до 2003 г.), затем к автопарку милицейских машин присоединились основательно модифицированный УАЗ-31514 и ставший логическим завершением процесса омоложения платформы УАЗ-315195 *HUNTER*.

Практика эксплуатации милицейских УАЗов первого поколения выявила необходимость создания разновидности спецкузова, рассчитанного на двух милиционеров и 4–5 задержанных. Ничего сложного в этом не было. Перегородка устанавливалась за спинками первого ряда сидений, задние двери блокировались, на их окна также устанавливались металлические решетки, а вместо второго ряда сидений вдоль бортов ставились две продольные лавки.

Поскольку особых удобств для перевозки задержанных не требовалось, а запасное колесо из-за появления пятой двери лишилось своего штатного места, консоль для его крепления переехала внутрь арестантского отсека.

Наряду с УАЗ-469 на «службу» в ППС поступали и соответствующим образом переоборудованные фургоны УАЗ-452 (УАЗ-3741).

2010

Патрульный автомобиль на базе *UAZ Hunter*

Сотрудники патрульно-постовой службы УВД Набережных Челнов патрулируют город на электрических скутерах

■ Слово «полиция» ввел в обиход ориентированный на «европейские тренды» Петр I. Непосредственно оно восходит к немецкому *polizei* — «полиция», которое происходит от латинского *politia* — «государственное устройство, государство». Советское слово «милиция» этимологически восходит к латинскому *militia* — «войско».

Нагрудный знак патрульно-постовой службы

■ У российского народа городовые вызывали симпатию и сочувствие, и не случайно в конце XIX века известный русский художник-анималист Николай Сверчков запечатлел подвиг питерского городового Алексея Тяпкина на картине «Взбесившаяся тройка», 8 ноября 1868 г. на скаку остановившего понесшую по Невскому проспекту тройку лошадей. Сейчас эта картина находится в экспозиции единственного в нашей стране музея ГИБДД.

■ Одна из самых популярных короткометражных кинокомедий Леонида Гайдая — «Самогонщики» — вышла на экраны страны в 1961 г. Определенные детали позволяют судить не только об идеологической атмосфере страны на рубеже пятидесятых-шестидесятых годов, но и о милицейском транспорте. В финале троица неудачливых самогонщиков оказывается на территории отделения милиции. Можно предположить, что это обыкновенное провинциальное РОВД. У здания милиции стоит красно-синяя «Победа», а задержанных героев грузят в милицейский автомобиль АМ-3 на шасси ГАЗ-51.

■ В отличие от многих полицейских специальностей, служба в ППС не требует специального образования. Законом оговариваются лишь некоторые условия для приема на работу. Устроиться в ППС может любой физически и психически здоровый и не имеющий судимостей гражданин РФ в возрасте от 18 до 35 лет, получивший полное среднее образование. К сожалению, эта доступность сказывается на качестве кадров. В Уставе ППС РФ есть, например, такое положение: «В обращении с окружающими сотрудники милиции обязаны быть внимательными, тактичными и вежливыми, их действия должны быть законными и понятными гражданам». Увы, столь корректное поведение патрулей в большинстве регионов страны — утопия. С другой стороны, на долю ППС приходится вся самая грязная работа — оформление и транспортировка бомжей, алкоголиков и наркоманов.

■ В конце XX века в России начала возрождаться практика конного патрулирования. Возврат к лошадям оказался уместен там, где патрулировать приходилось большие, но непроходимые для автотранспорта территории — парки, дачные массивы, пляжи. Как вскоре показала практика, лошадь далеко не во всех случаях может заменить автомобиль.
В марте 2010 г. сотрудница конной полиции Самары посчитала некоего гражданина нетрезвым и решила доставить его в отделение милиции. Вместо того чтобы вызвать служебную машину, она надела на самарца наручники, которые пристегнула к стремени. Внезапно лошадь понесла, и задержанный попал под копыта. От полученной черепно-мозговой травмы мужчина через два месяца скончался в больнице. Незадачливая дама была приговорена к четырем годам лишения свободы условно.

БУДЬТЕ БДИТЕЛЬНЫ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ
600 руб.
рекомендуемая цена
150 грн.
2 490 тенге
129 000 бел. руб.
розничная цена
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ

ISSN 2223-0440
9 772223 044772 00048

ЗИЛ-118А
СКОРАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ

16+