

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№6

АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ



«МОСКВИЧ-400-420»

ОРУД

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 6, 2011
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:
Наталья Василенко

Коммерческий директор:
Александр Якутов

Менеджер по маркетингу:
Михаил Ткачук

Младший менеджер по
продукту: Любовь Мартынова
www.deagostini.ru

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.

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, 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, 170100, г. Тверь,
Почтамт, а/я 245, «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

Пожалуйста, указывайте
в письмах свои контактные
данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:
ЗАО «ИД Бурда»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
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
www.deagostini.ua

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, обращайтесь
по телефону бесплатной
горячей линии в Украине:
8-800-500-8-400

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев,
а/я «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Украина, 01033, м. Київ,
а/с «Де Агостині»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7Г,
тел.: (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,
220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО»,
«Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО
«КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная
цена: 279 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
и Бориса Кутруева.

Отпечатано в типографии:
Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.

Тираж: 260 000 экз.

ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011

Дата выхода в России:
05.11.2011

1921

Первый регулировщик



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © «ИТАР-ТАСС»;
4, 5 (низ), 6–7: частная коллекция Максима Шелепенкова;
5 (верх) © Fotobank; 8–9: © Петр Перешивайлов/
ООО «Де Агостини»; 10–13 (все): частная коллекция Максима
Шелепенкова; 14 (верх): © Евзерихин Эммануил/Фотосоюз;
14 (низ) © Ахломов Виктор/Фотосоюз; 15: © Государственный
центральный музей современной истории России;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

Современным автомобилистам, отношения которых с сотрудниками дорожно-патрульной службы ГИБДД похожи на игру в казаки-разбойники, трудно представить, что первые регулировщики выходили на улицы городов вовсе не в качестве карающего «недремлющего ока», уличающего водителей в нарушении правил, а исключительно для организации движения, ради удобства всех его участников.



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

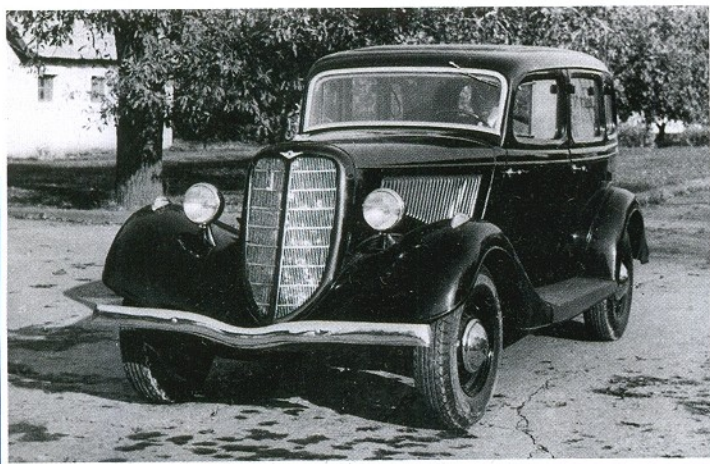
В 1921 году издается приказ, согласно которому сотрудникам милиции предписывалось учиться не только политграмоте и арифметике, но и регулированию уличного движения

В дореволюционной России не только следили за техническим прогрессом, формируя и пополняя автомобильный парк, но и стремились упорядочить эксплуатацию экзотического в ту пору безлошадного транспорта. 25 июня 1900 года Городская Дума утвердила Постановление «О порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях», которое можно рассматривать в качестве первых российских узаконенных Правил дорожного движения. Постановлением вводился ряд обязательных к исполнению требований. В частности, ограничивался вес автомобилей на железных шинах, вводилось обязательное медицинское освидетельствование водителей, ежегодный технический осмотр автомобилей, их обязательная регистрация с выдачей номерных знаков — «жестянок», оборудование машин фонарями (для езды в темное время суток) и предупредительными звуковыми сигналами. Вождение автомобиля разрешалось с 17 лет, а управление общественным транспортом (омнибусами) — с 21 года. Ограничивалась скорость передвижения по улицам города — 12 верст в час (почти 13 км/час).

При этом следует отметить два принципиальных момента. Во-первых, эти правила распространялись только на Санкт-Петербург, т. е. являлись попыткой решения проблемы безопасности движения в отдельно взятом городе. А во-вторых, за соблюдением этих правил

на улицах присматривали обыкновенные городские полицейские — в рамках надзора за общественным порядком на своих участках. В их обязанности входил не профилактический контроль, а именно помощь в форсмажорных обстоятельствах, «разруливание» нестандартных ситуаций. Не будем забывать, что основными участниками движения тогда были извозчики и пешеходы.

«Прорыв» случился в 1909 году. В Париже прошла первая Международная конференция по проблемам автомобилизма. По ее итогам была принята «Международная конвенция относительно передвижения автомобилей», регламентирующая основные принципы дорожного движения и требования к автомобилю. 12 февраля 1910 года император Николай II эти правила ратифицировал, и на территории России вступили в силу первые всеобщие (да еще и международные!) ПДД. Пришлось ужесточить и упорядочить регистрацию транспортных средств и даже озаботиться введением водительских удостоверений. Но поскольку автомобили, в силу относительной малочисленности, «погоды» на улицах по-прежнему не делали, специальных служб для обеспечения безопасности дорожного движения создано не было. Октябрьская революция отсеклась почти от всех международных обязательств, взятых на себя царским правительством. Выход Советской России из Парижской автомобильной конвенции



1936

До войны ОРУДы в очень ограниченных количествах получали легковые автомобили ГАЗ-М1, которые не имели специальной окраски

1957

Самый почетный пост ОРУДа в СССР — на Красной площади, у Кремлевской стены. Спустя несколько лет главная площадь страны станет пешеходной



1909 года официально не озвучивался, но и участия в Соглашении новая власть не подтверждала. Реалии первых послереволюционных лет предельно упростили подход к ПДД. Управлять транспортными средствами мог любой, кто умел это делать. Принцип «взаимной терпимости» на дорогах не работал.

Лишь в 1920 году СНК принял специальный «Декрет об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям», а несколько

позже органы местного управления большинства крупных городов приняли свои версии правил, при этом повсеместно функции надзора за их выполнением по-прежнему возлагались на патрульно-постовых милиционеров. Именно в эти годы на наиболее оживленных улицах столицы появились «вооруженные» свистками стражи порядка, выполняющие строго определенную функцию — регулирование движения. Движение

1946

На службу в ОРУД стали поступать демобилизованные «газики» — ГАЗ-67Б



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

30 декабря 1925 года Моссоветом создается Отдел регулирования уличного движения (ОРУД), который в 1932 году становится общегосударственной структурой

становилось все более интенсивным, свистка и рук вскоре стало не хватать, и 29 ноября 1922 года специальным приказом была введена в действие Инструкция постовому милиционеру «О порядке пользования жезлом красного цвета с желтой ручкой». Это был первый специальный отличительный аксессуар сотрудника милиции, занимающегося регулированием уличного движения.

Рост количества ДТП в Москве и Ленинграде вынудил городские власти создать специализированную службу, ответственную за регулирование и безопасность движения.

В 1925 году вначале в Москве, а затем и в ряде крупных городов СССР были созданы специальные подразделения «самокатчиков» — милиционеров на велосипедах. Эти подразделения хотя и не были выделены в отдельную структуру, отвечали именно за соблюдение местных ПДД (единых еще не было) и порядок на проезжей части улиц.

Дальнейшие события развивались стремительно. 29 ноября 1925 года Совет Народных Комиссаров СССР наконец-то принял Постановление «О признании имеющей силу для Союза ССР международной конвенции относительно передвижения автомобилей» — той самой, подписанной Россией в 1909 году. Признание международных ПДД потребовало и ужесточения контроля за их

соблюдением. Уже 30 декабря Моссоветом был создан первый в стране Отдел регулирования уличного движения — ОРУД. Впрочем, нововведение сводилось к тому, что штат регулировщиков был расширен и объединен в подразделение столичного УВД. Таким образом, во второй половине 20-х годов в нашей стране существовали две главные предпосылки для появления специальных органов, отвечающих за безопасность движения: непрерывный рост количества автомобилей (со всеми вытекающими последствиями) и появление правового поля, регламентирующего ПДД, а также регистрацию транспортных средств и получение водительских удостоверений. Кто-то за всем этим должен был следить прямо на дорогах.

Воодушевленный удачным «опытом» на местах, СНК РСФСР 20 марта 1932 года принял Постановление «О централизации учета аварийности и происшествий на местном транспорте в органах рабоче-крестьянской милиции», тем самым превратив частную практику московского ОРУДа в общегосударственную систему. Несколько лет ОРУДы выполняли всю связанную с автомобилями работу, т.е. не только обеспечивали безопасность на дорогах, но и занимались регистрацией машин, выдачей водительских удостоверений, проводили техосмотры и т.д. Однако 3 июля 1936 года СНК СССР принял «Положение о Государственной



1953

ГАЗ-М20 «Победа» — первый легковой автомобиль, одетый в милицмейскую форму

1960

Основным оперативным видом транспорта ОРУД в 60-х годах оставался мотоцикл



автомобильной инспекции (ГАИ) Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». С этого момента административно-технической работой занималась ГАИ, а ОРУДы вновь сосредоточились только на регулировании и обеспечении его безопасности.

Подобное разделение просуществовало вплоть до 1961 года, когда ОРУД сделали подразделением ГАИ, а в 1969 году разрозненные силы дорожного надзора были реорганизованы в ДПС в составе ГАИ.

Права и обязанности орудовцев менялись по мере конкретизации законодательной базы. ПДД постоянно уточнялись и ужесточались. В 1936 году появились единые для всей страны обязательные водительские «права» — «Удостоверение шофера», которые выдавались органами внутренних дел. Уже к концу 40-х годов в обязанности сотрудников ОРУДа входило не только регулирование движения «на местах», но и «летучее патрулирование» дорог и улиц, профилактическая проверка документов и транспорта, словом, все то, что присуще современной ДПС.

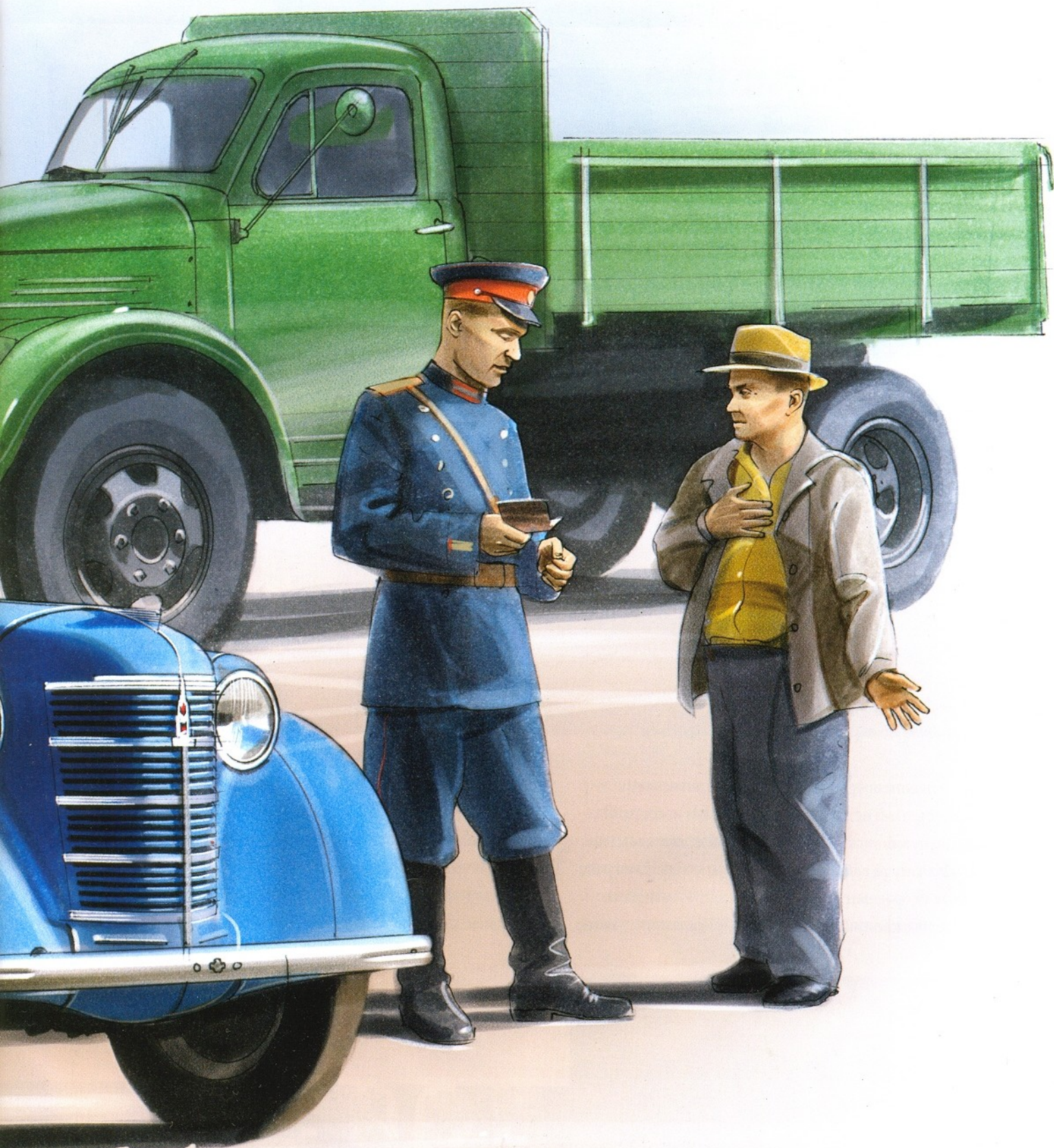
1965

Специальные автобусы на шасси ГАЗ-51А и ГАЗ-63А использовались в качестве штабных




АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ





«МОСКВИЧ-400-420»

«МОСКВИЧ-400-420»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



Наиболее массовым оперативным автомобилем ОРУД в послевоенное время стал «Москвич-400-420»

Техническое оснащение орудовцев находилось в плачевном состоянии, неизменными оставались лишь свистки и жезлы. Подразделения остро нуждались в технике, которой не хватало катастрофически. Поэтому до войны самым распространенным транспортным средством орудовцев были мотоциклы. После войны, с запуском массового производства «Побед» и «Москвичей», этими

автомобилями начали, пусть и медленно, «вооружаться» ОРУДы. При этом до середины 50-х транспортное обеспечение ОРУД все еще оставляло желать лучшего. Во многих областях Управлению ОРУД полагался один, максимум два автомобиля, и, как правило, это была уже списанная из других организаций техника. Даже мотоциклы стали массово поступать на вооружение лишь после



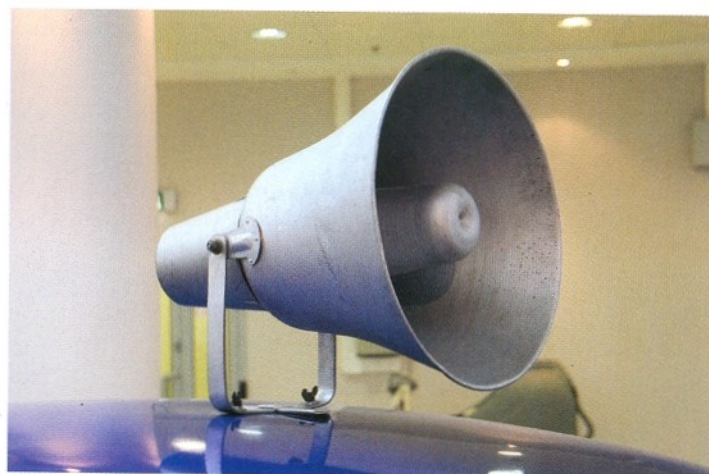
1953

На службу ОРУД начали поступать легковые автомобили «Москвич» в специальной окраске

«Москвич-400-420» стал родоначальником целого семейства автомобилей, таких как фургон «422», универсал «421» и шасси «420К»

55-го года. По-настоящему массовая автомобилизация органов ОРУД-ГАИ началась после воссоздания в 1968 году МВД СССР. Серийный выпуск «Москвичей» (только в 1949-м изготовили 19 806 экземпляров) предопределил их широкое использование в различных государственных учреждениях и ведомствах, хотя изначально московские малолитражки предназначались для частного пользования. Однако «частнику» в послевоенное время заработать на новый автомобиль было не под силу — самый доступный автомобиль «Москвич» стоил 9000 рублей, при среднемесячных зарплатах в 700–900 рублей. Первое время спрос на автомобиль был явно меньше предложения и машины свободно стояли в немногочисленных специальных автомагазинах. На государственной службе, наоборот, существовал постоянный дефицит техники, и очень скоро «Москвичи» наравне с «Победами» и ЗИС-110 (других легковых автомобилей в стране на тот момент просто не выпускалось) стали поступать в различные организации. Незначительная их часть досталась Отделам регулирования уличного движения.

Основной выпуск «Москвичей» приходился на автомобили с кузовом типа седан, хотя в 1949–1952 годах, в целях экономии металла для глубокой вытяжки (штамповки), производились открытые версии «Москвичей» с кузовом «кабриолет», которые всячески

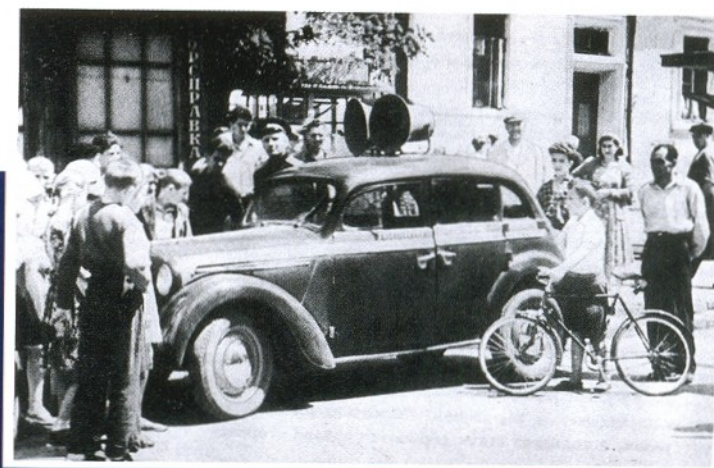


Никаких проблесковых маячков на оперативных автомобилях тогда еще не было, а все специальное оборудование сводилось к установке громкоговорителя на крыше

рекламировались среди населения как наиболее пригодные для автотуризма. Но граждане рассуждали по своему: автомобиль покупается на многие годы, если не на всю жизнь, а закрытые седаны, безусловно, более практичные, крепкие и долговечные. Поэтому как только наладилась регулярная поставка металла, открытую модификацию сняли с производства.

1953

Легковые автомобили очень часто использовались орудиями для пропаганды правил дорожного движения



«МОСКВИЧ-400-420»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



С декабря 1946 года по 1954 год производились «Москвичи» с двигателем в 23 л. с., которым был присвоен индекс «400». С 1954 по 1956 год малолитражки получили более мощный двигатель в 26 л. с. и соответствующий индекс «401». Таким образом, первое число в полном индексе автомобиля «Москвич-400-420» или «Москвич-401-420» указывало на модель установленного двигателя,



Благодаря огромному громковорителю на крыше оперативный автомобиль ОРУД был заметен издалека

второе — на тип кузова: седан — 420, кабриолет — 420А, фургон — 422 и т. д.

Маломощных двигателей «Москвичей» вполне хватало для несения патрульно-постовой службы на дорогах. Погони за нарушителями были настолько редки, что оборудовать ради них патрульные автомобили ОРУД какими-то особенными двигателями не имело смысла, да и основными участниками движения, за очень редким исключением, были точно такие же «Москвичи» и «Победы», чья разгонная динамика соответствовала оперативным автомобилям, состоящим на службе в милиции. К тому же на дорогах в то время преобладали вовсе не легковые автомобили, а грузовые, которые, по понятным причинам, передвигались еще медленнее, чем легковые.

Автомобили «Москвич-400-420» и «Москвичи-401-420», поступавшие на службу в ОРУД, ничем не отличались от стандартных машин, сходявших с конвейера Московского завода малолитражных автомобилей. Никаких специальных доработок не производилось. Более того, первые автомобили даже не имели специальной окраски. Лишь 31 декабря 1953 года вышел приказ МВД СССР №266 «О специальной окраске оперативных легковых автомобилей органов милиции», согласно которому автомобили и мотоциклы органов внутренних дел должны были окрашиваться в темно-синий цвет с красной полосой и иметь надпись

1965

«Рабочая лошадка» регулировщиков дорожного движения мотоцикл «Урал»

Автомобили «Москвич», начиная с модели «400», использовались в Госавтоинспекции и патрульно-постовой службе

«Милиция». В большинстве случаев на местах придерживались общего правила, но на части автомобилей появлялись более конкретные надписи: «ОРУД», «ГАИ» или «Госавтоинспекция». Стандарт на окраску специальных автомобилей продержался до 1962 года, когда на смену основному темно-синему цвету пришел бирюзовый. Но даже после этого старые машины не спешили перекрашивать, и почти все милицейские «Москвичи» первого поколения дослужили до списания в своей первоначальной «униформе».

Никакими спецсредствами, если не считать окраску, автомобили милиции или ОРУД не оснащались. Привычных нам сине-красных «мигалок» милицейские автомобили тогда не имели, да и самого понятия «проблесковый маячок» еще не существовало. На крышах некоторых милицейских автомобилей, над ветровым стеклом, устанавливалась обычная фара из белого матового стекла (промаркированная красной буквой «А»). Во время оперативного выезда эта фара работала в мигающем режиме, чем привлекала внимание прохожих и сообщала другим участникам движения о том, что данный автомобиль имеет право отступать от правил при проезде перекрестков и нарушать установленный скоростной режим. Однако подобные «спецсредства» применялись в единичных случаях, большинству машин ОРУД «прожектор» и вовсе не полагался. Наоборот, машины ОРУД должны были служить примером для подражания другим участникам движения.

В прямую обязанность инспекторов ОРУД входила пропаганда Правил дорожного движения, особенно среди пешеходов, которые так и норовили перейти улицу в неположенном месте, благо интенсивность самого движения оставалась невысокой. Для этих целей на крышах машин ОРУД устанавливались огромные «колокольчики» громкоговорителей, которые были хорошо заметны издали — это и был лучший опознавательный элемент транспорта ОРУД. К настоящему времени оригинальных оперативных автомобилей «Москвич» отделов регулирования дорожного движения не сохранилось, но энтузиасты, которым интересна история развития отечественных автомобилей, служивших в МВД, пытаются воссоздавать такие машины собственными силами. Один из таких автомобилей представлен на наших фотографиях. К сожалению, такие реплики не всегда получаются полностью достоверными. Отличия могут быть в колере и глянце современных автомобильных красок, поэтому реконструкции выглядят порой более нарядно, чем реальные оперативные автомобили 50–60 лет назад. Также восстановленные машины могут грешить не соответствующими эпохе деталями, как тот же громкоговоритель, установленный на крыше, относящийся, к примеру, к более позднему поколению, чем сама машина. Тем не менее именно благодаря энтузиастам и реставраторам у нас сегодня имеется возможность сохранять историю в натурных образцах, а не только на фотографиях.

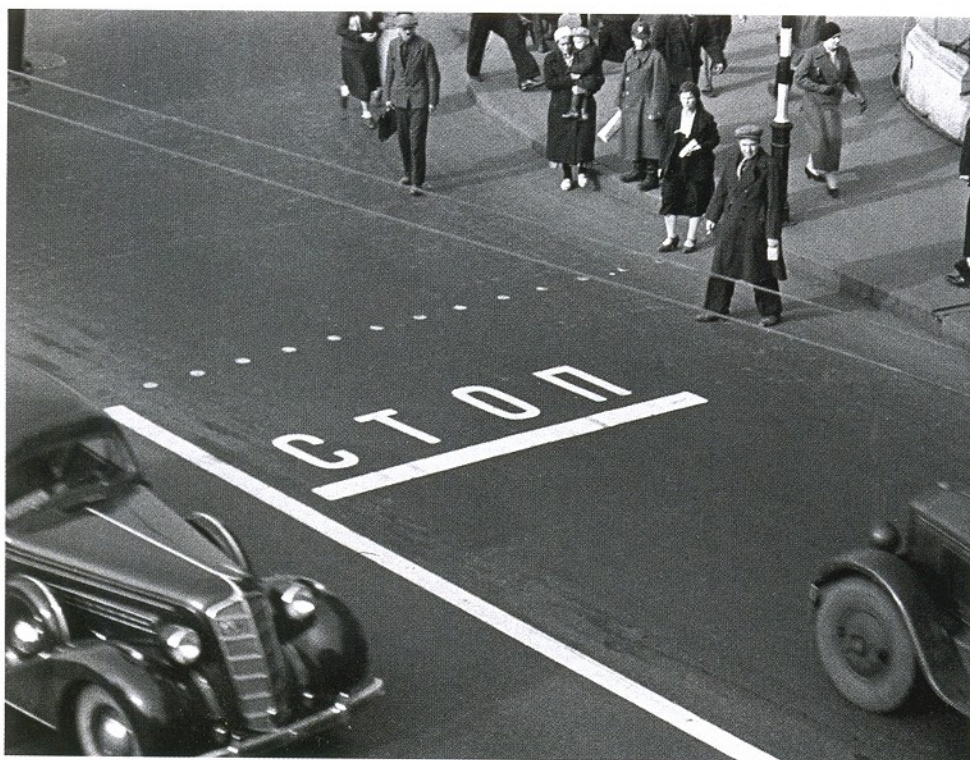
1965

Автомобили повышенной проходимости ГАЗ-69 также использовали в ОРУД, но в ограниченном количестве



АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



■ В мае 1895 года петербургский градоначальник барон фон Валь «в виде опыта» выдал двум жителям столицы разрешение на проезд по городу на «моторных велосипедах». Эти, с позволения сказать, «документы» можно считать первыми в России водительскими удостоверениями. Правда, трудно представить ситуацию, при которой кто-либо мог попросить «господ-рокеров» эти «права» предъявить.



■ За почти 40-летнюю историю ОРУДа на его «вооружении» состояло порядка десяти моделей отечественных легковых машин. Об использовании представителями этих подразделений ГАЗа-А упоминаний нет, поэтому отсчет можно начинать с «Эмки». До войны на всю ОРУД-ГАИ Белоруссии приходилась одна машина ГАЗ-М1, а весь послевоенный автопарк УВД Минска составляли восемь неисправных американских машин, брошенных военными. После войны автопарки ОРУДа пополнили: трофейная и ленд-лизовская техника и «демобилизованные» ГАЗ-67, затем «Победы» и «Москвичи-400», ГАЗ-69 и «Москвичи» второго поколения, а также 21-е «Волги». Последней «обновкой» гаражей этой службы «доДПСного» периода стали «Москвичи-408».

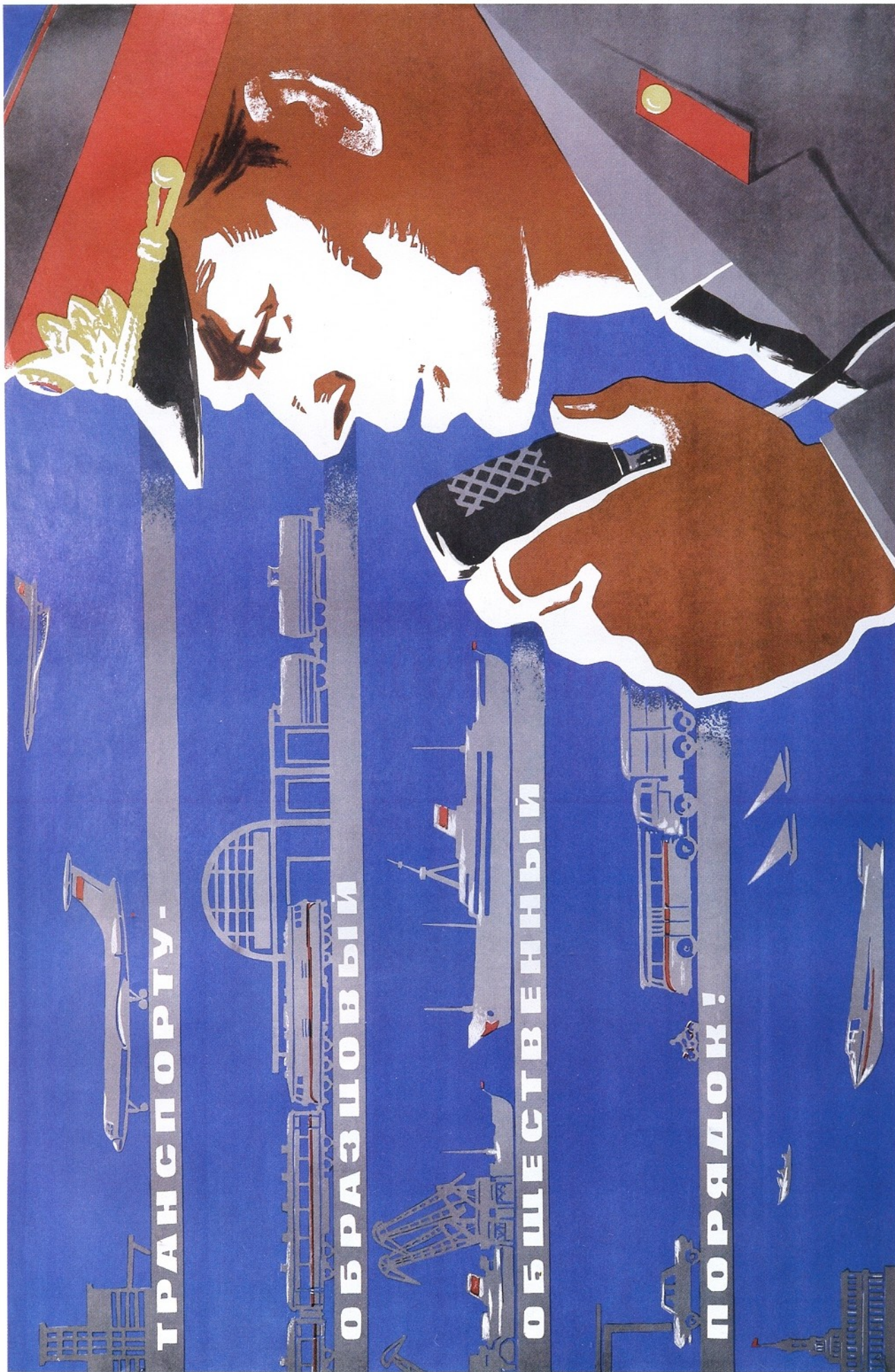
■ Работой «на улице», непосредственно регулированием движения, занимались ОРУДы. До конца 60-х ОРУД и ГАИ существовали параллельно. Парадокс: регулировщики не были сотрудниками ГАИ!

■ Первое специальное подразделение милиции, в задачи которого входило именно упорядочение движения на улицах Москвы, появилось в 1925 году, единая форма водительских удостоверений — в 1936-м, первые типовые Правила дорожного движения в нашей стране датируются 1940-м годом.

■ Известно, что в 1936 году некий капитан Косых преследовал и настиг на служебном мотоцикле полуторку, задевшую своим кузовом витрину фабрики-кухни «Всесоюзного общества потребителей». В сохранившихся документах отважного капитана называют «инспектором ГАИ», но, судя по «полевым условиям» его небольшого подвига, Косых был инспектором ОРУДа.

■ Первые узнаваемые «мундиры» отечественных милицейских автомобилей были введены Приказом МВД СССР № 266 «О специальной окраске оперативных легковых автомобилей органов милиции» от 31 декабря 1953 года. Отныне автомобили и мотоциклы должны были окрашиваться в темно-синий цвет с красной полосой и иметь надпись «Милиция». В большинстве случаев «на местах» придерживались общего правила, но на части автомобилей появлялись более конкретные надписи: «ОРУД», «ГАИ» или «Госавтоинспекция».

■ В послевоенные годы практиковалась весьма своеобразная форма профилактики порядка на дорогах. Наиболее оживленные улицы патрулировали машины, оснащенные громкоговорителями, и милиционеры «одергивали» нарушителей ПДД прямо из-за «баранки». Именно по этим громоздким «приборам», установленным на крыше, до введения спецокраски можно было узнать машину ОРУД или ГАИ.



ТРАНСПОРТУ-

ОБРАЗЦОВЫЙ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ

ПОРЯДОК!

Иллюстрация: В. Мухоморов
Дизайн: В. Мухоморов
Текст: В. Мухоморов
© 1988 "ИЗДАТЕЛЬСТВО РАДИО И ТЕЛЕВИДЕНИЯ"
П. 1. 1988. 1000 экз.

Иллюстрация: В. Мухоморов
Дизайн: В. Мухоморов
Текст: В. Мухоморов

Иллюстрация: В. Мухоморов
Дизайн: В. Мухоморов
Текст: В. Мухоморов

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



ГАЗ-69 Т-3

ТРОТУАРОУБОРОЧНАЯ МАШИНА

DeAGOSTINI

ISSN 2223-0440



00006