Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№18

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»

ГАИ СССР

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 18, 2012
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.
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, 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 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 «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»

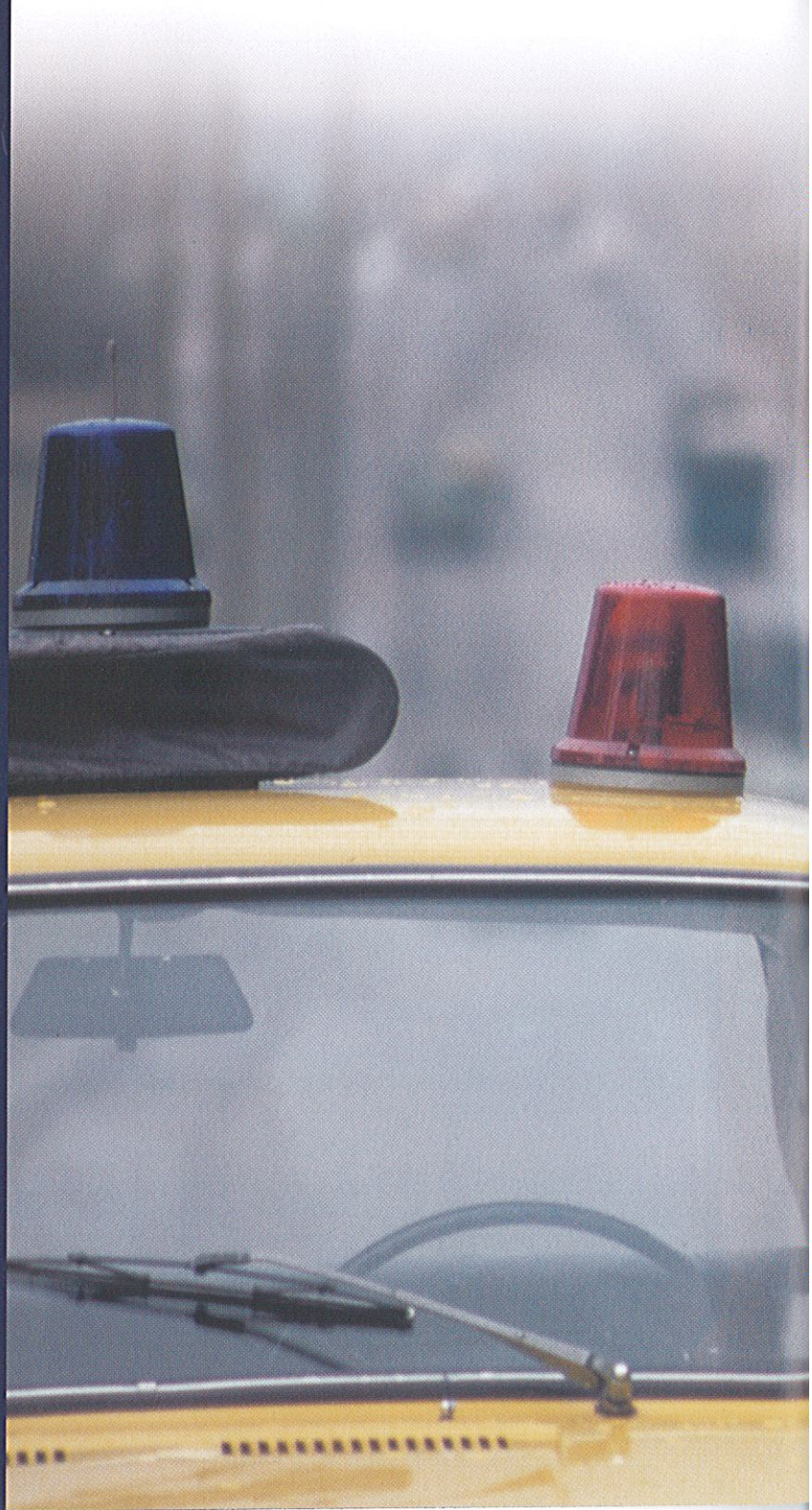
Рекомендуемая розничная
цена: 279 руб.
Розничная цена:
54,90 грн., 990 тенге
Издатель оставляет за собой
право увеличить розничную
цену выпусков.
Издатель оставляет
за собой право изменять
последовательность номеров
и их содержание.
Неотъемлемой частью
каждого выпуска является
приложение — модель-копия
автомобиля в масштабе 1:43.
Издатель благодарит
за оказанную помощь
в подготовке выпуска
Максима Найденко, а также
подполковника полиции
Анжелу Борисову и капитана
полиции Константина Костина

Отпечатано в типографии:
Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 140 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2011–2012
Дата выхода в России: 21.04.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © РИА «Новости»;
4–7: частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
14: © РИА «Новости»;
15: © Российская государственная библиотека;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

1986

Старший инспектор Госавтоинспекции с радаром для контроля скорости движения



Контроль над соблюдением участниками дорожного движения установленного скоростного режима — одна из важнейших обязанностей сотрудников Госавтоинспекции. Для этого инспекторы используют специальные измерительные приборы — радары. Появление первых радаров тесно связано с выпуском новых моделей легковых автомобилей.

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

Первым аппаратом для измерения скорости транспортных средств, поступившим на вооружение ГАИ СССР в начале 1960-х годов, был механический радар «Фара»

Приборы для измерения скорости транспортных средств поступили в распоряжение Госавтоинспекции в конце 60-х годов XX века. В 1969 году ГАИ претерпевает очередную реорганизацию: в структуре Госавтоинспекции появляется отдельное подразделение — дорожно-патрульная служба, прямой задачей которой становится обеспечение безопасности на дорогах. Примечательно, что уже в ту пору одним из наиболее распространенных видов нарушений ПДД являлось превышение скорости, что нередко приводило к авариям и дорожному травматизму.
Предпосылкой к массовому внедрению радаров стал бурный рост парка легковых автомобилей в СССР. За годы восьмой пятилетки (1966–1970 годы) в стране построены и введены в эксплуатацию два новых автомобильных завода, в Ижевске и Тольятти. И если Ижевский завод был рассчитан на выпуск 100–150 тысяч автомобилей ежегодно, то ВАЗ изначально задумывался как завод-гигант с проектной мощностью в 660 тысяч автомобилей в год. Модели, освоенные Волжским автозаводом, были прогрессивными во всех отношениях, включая динамические характеристики.
Быстрые, легко управляемые «Жигули» словно провоцировали на нарушение скоростного режима. Некоторые водители, пересев на «Жигули», порой превышали скорость неумышленно: разгон вазовских машин требовал привыкания. Так или иначе, многочисленную братию лихачей необходимо было «обуздать».

В 70-х годах для надзора за дорожных движением начинают использовать вертолеты

Огромным подспорьем для инспекторов стали дистанционные измерители скорости, производство которых в срочном порядке освоила отечественная оборонная промышленность.
Первым «на службу» в ГАИ поступил механический радар со световым индикатором скорости «Фара». Его конструкция была достаточно бесхитростной: о том, что водитель превысил скорость, инспектору сообщала загорающаяся на приборе лампочка. Устройство посылало сигнал в сторону движущегося на измеритель автомобиля, а затем принимало этот сигнал (эпоха цифровых

1971

Первым «на службу» в ГАИ поступил механический радар со световым индикатором скорости

1975

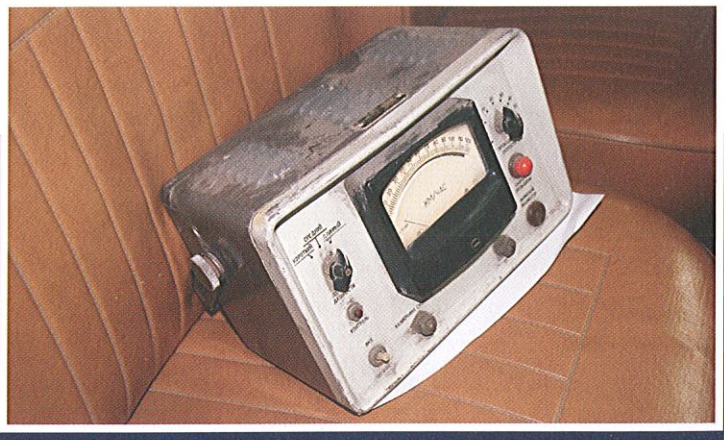
Автомобиль патрульно-постовой службы ГАИ на базе ГАЗ-24 «Волга»

табло еще не наступила). Порог скорости, при котором срабатывал радар, инспекторы устанавливали самостоятельно, исходя из действующего на конкретном участке дороги ограничения.

На рубеже 70–80-х годов архаичную «Фару» сменил хорошо известный автолюбителям радар «Барьер», который выпускало производственное объединение «Запорожприбор» до 1990 года. Конструкция «Барьера» обладала рядом недостатков. Так, первоначально прибор «питался» исключительно от бортовой сети патрульного автомобиля — тянущиеся провода буквально привязывали инспектора к машине. «Дальнобойность» «Барьера» не превышала 300 метров, что также вносило определенные неудобства: взяв нарушителя «на прицел», инспектор должен был успеть пристроить радар на капоте патрульной машины, вооружиться жезлом и велеть водителю остановиться. Главным плюсом «Барьера» стало наличие цифрового табло, отображавшего скорость транспортных средств.

В начале 90-х появляются модернизированные версии этого радара — «Барьер-2» и «Барьер-2М». К имеющимся функциям добавилась возможность выбора объекта с наибольшей скоростью. Кроме того, прибор мог фиксировать скорость двух автомобилей: данные отображались на табло радара и в блоке обработки информации.

1971



Измеритель скорости «Фара». В случае фиксации нарушения включался световой индикатор

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

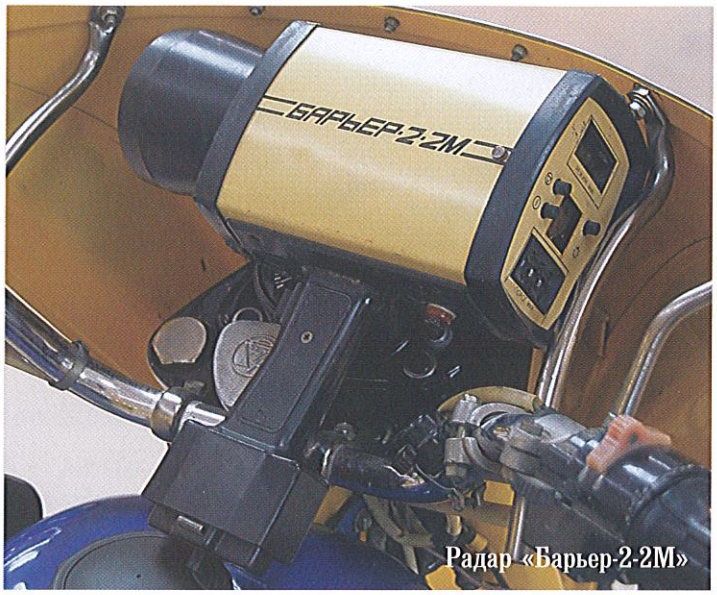
Сегодня радары ГИБДД отличаются большим разнообразием, но назначение у них одно — измерить скорость транспортного средства, выявить и зафиксировать нарушение

Еще одно важное новшество досталось радару «Барьер-2М». Эту модель оснастили функцией отсчета времени с момента фиксации скорости.

Именно «Барьер» второго поколения в народе прозвали «феном» за характерную форму корпуса прибора. Прозвище прижилось и вошло в состав устойчивого словосочетания: «ловить на фен».

В попытке обеспечить автономную работу радара, в 1994 году конструкторы выпускают новую модель «Барьер-2-2М». Источник питания (12-вольтовая батарея) был размещен в рукоятке радара. Прибор показал себя не с лучшей стороны и широкого распространения не получил.

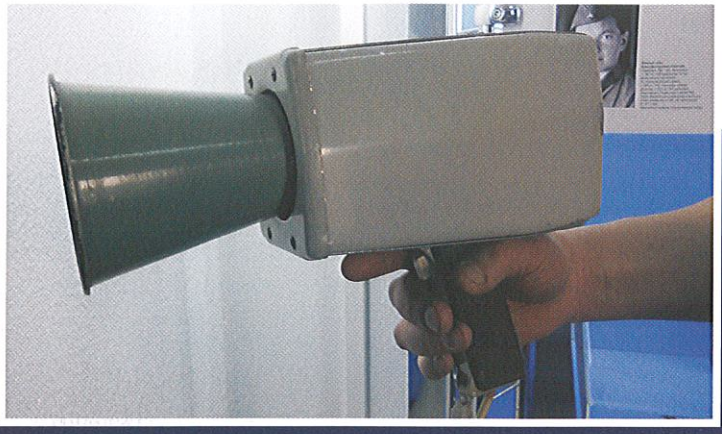
К середине 90-х годов несоответствие технических характеристик и эксплуатационных параметров «Барьера» реальным условиям движения стало очевидным. Уровень автомобилизации повышается, на смену «Жигулям» приходят иномарки. Устаревшая техническая база заметно сказалась на качестве работы Госавтоинспекции, вынужденной быть в роли «догоняющей» службы. Правда, именно в области средств измерения скорости наметился прогресс: альтернативой украинским радарам становится продукция ЗАО «Ольвия» и НИИ «СИМИКОН». В послужном списке первой компании — измерители скорости «Сокол» и «Визир», на счету «СИМИКОНа» — не менее известные радары «Искра» и «Радис». Новые модели превосходили применявшиеся ранее радары



Радар «Барьер-2-2М»

по всем параметрам. Работа устройств осуществлялась за счет встроенных источников питания. Дальность действия была увеличена до 500–800 метров.

В середине 2000-х годов радары привычного типа уступают место измерительным комплексам, в состав которых входит фото- или видеокамера. Фиксация нарушения отныне имеет неопровержимую «привязку» к конкретному автомобилю: фотографию или



1982

Радар «Барьер» производства объединения «Запорожприбор»

1970

Патрульный мотоцикл ИМЗ М-63П «Урал»

видеозапись движения автомобиля, превысившего скорость. Первыми фоторадарными комплексами становятся «Сокол-Виза» и «Искра-Кадр»; позже к ним добавляются «Радис-Видео», «Визир», «Крис-П», «Арена». Два последних фоторадарных комплекса представляют собой стационарные установки, способные фиксировать нарушения скоростного режима автономно, без контроля со стороны сотрудников ДПС. В результате обработки данных и анализа изображения фоторадарный датчик выдает один зафиксированный кадр со значением скорости и распознанным номером автомобиля.

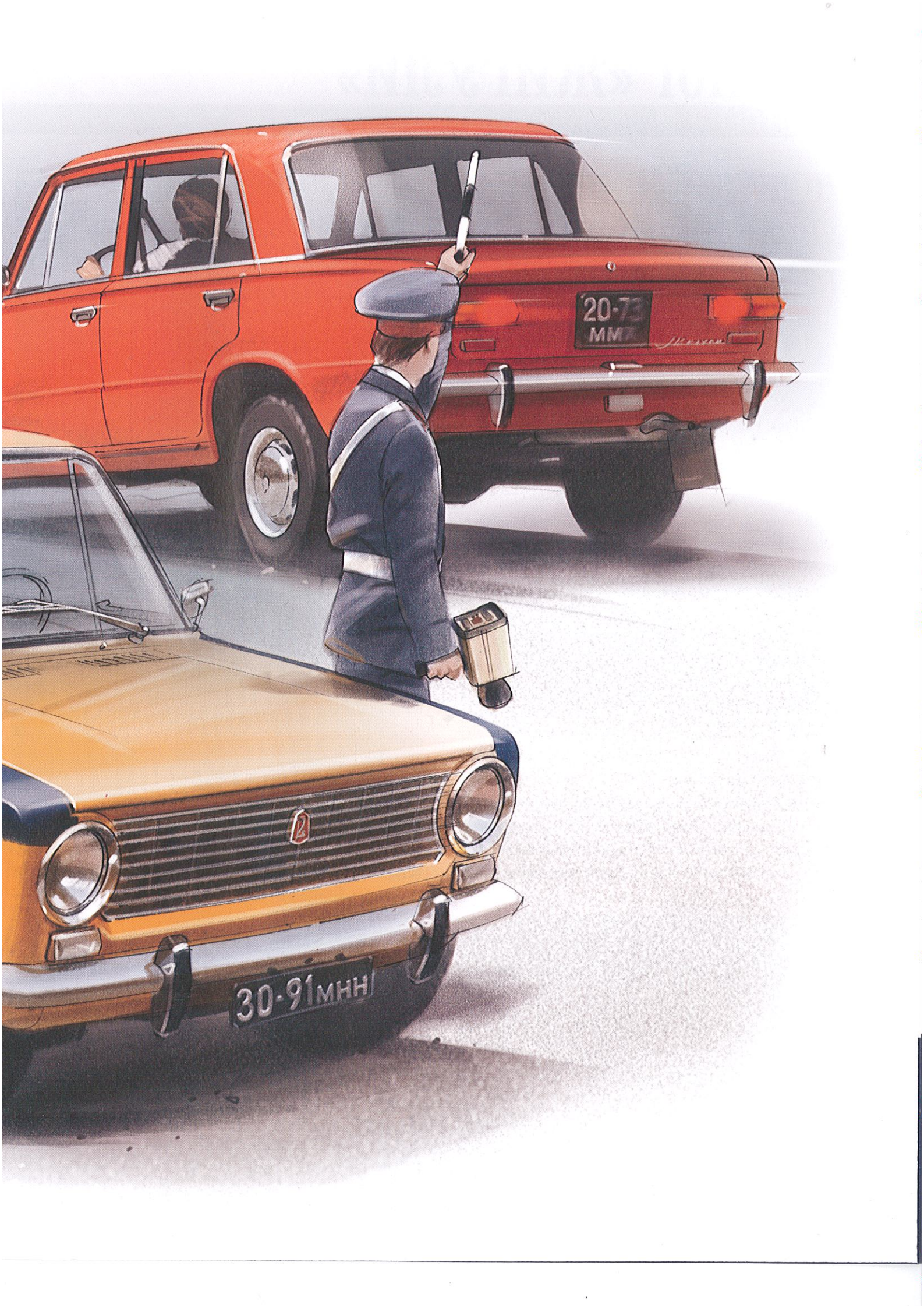
Передача данных на удаленные мобильные или стационарные посты ДПС осуществляется по радиоканалу. Предполагается, что в ближайшее время радары, объединенные со средствами автоматической записи, полностью заменят обычные приборы.

1990

Радар «Барьер-2М», прозванный в народе «феном»

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»


20-73
ММ
30-91МНН

ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

В начале 70-х появился родоначальник будущей вазовской «классики» — «Жигули» ВАЗ-2101, совершивший переворот в советском автомобилестроении

Первая модель «Жигулей» была выпущена в 1970 году, и уже к концу года новые автомобили перестали быть экзотикой (собрали 21 530 автомобилей). И сразу возникла проблема: новый скоростной и приемистый автомобиль в случае непредвиденной ситуации или погони становился недосягаемым для сотрудников Госавтоинспекции, так как их автопарк в это время состоял из более тяжелых и порядком устаревших ГАЗ-21 «Волга». Отчасти ситуацию спасали новые «Волги» (ГАЗ-24), которые сменили на конвейере старую модель в том же 1970 году, и «Москвичи-412», призванные на службу в Госавтоинспекцию годом раньше. В МВД, оценив ситуацию, решили, что ВАЗ-2101 «Жигули» во многом превосходит тот же «Москвич», поэтому с 1971 года предпочтение стало отдаваться продукции Волжского автомобильного завода. Первая модель «Жигулей» — аналог *FIAT*-124, завоевавшего титул «Автомобиль года» в 1966 году. Советская сторона, приобретая лицензию на эту машину, в то же время обговаривала внесение в ее конструкцию целого ряда изменений, направленных на адаптацию легковушки к отечественным условиям эксплуатации. Учитывая состояние советских дорог, был существенно доработан и усилен кузов машины, также на «Жигулях» задние тормоза сделали барабанными, и правильность такого выбора вот уже почти 50 лет

По действующему в СССР ГОСТу крышку багажника патрульных машин ГАИ окрашивали в синий цвет

1971

На службе в ГАИ появились автомобили ВАЗ-2101 «Жигули»

Современная реконструкция патрульного автомобиля ВАЗ-2101 «Жигули»

подтверждается практикой эксплуатации автомобилей. По просьбе советской стороны итальянцам пришлось кардинально менять конструкцию двигателя, превращая нижневальный силовой агрегат в мотор с распределительным валом в головке блока цилиндров. Такое решение позволило, с одной стороны, повысить точность регулировок, с другой — существенно упростить ремонт. Не менее серьезным изменениям подверглась ходовая часть и трансмиссия. Изначально «Жигули» предназначались только для индивидуального использования и на службу в государственные учреждения практически не попадали. Так что в этом плане

1980

Патрульный автомобиль ГАИ контролирует скоростной режим на трассе

ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»

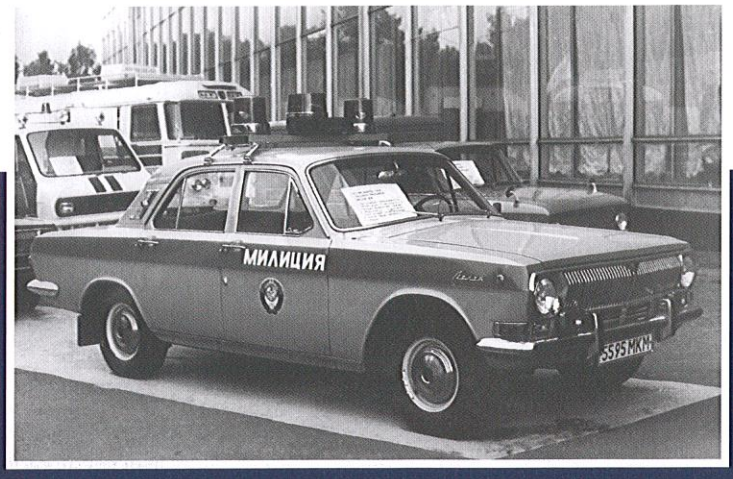
ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Автомобиль ВАЗ-2101, легендарная «копейка», длительное время состоял на вооружении советских милиционеров

Госавтоинспекция — единственная государственная структура, массово использующая ВАЗы для своих нужд практически «с рождения» и до наших дней. Стоит также отметить, что в ГАИ долгое время закупалась только первая модель (позже ее модернизированная версия ВАЗ-21011), об универсалах ВАЗ-2102 речь не шла вовсе, а люксовые модификации ВАЗ-2103 и ВАЗ-2106 хоть и примеряли на себя желто-синюю раскраску, появлялись только в столичных городах, да и то очень редко. Только после снятия с производства в 1986 году автомобилей ВАЗ-21011, в ГАИ их заменят более современными ВАЗ-2105, ВАЗ-2107 и ВАЗ-2109. Впоследствии в Госавтоинспекции станут привычными и другие модели «Жигулей» и «Лады». На службу в Госавтоинспекцию «Жигули» поступали практически в том же виде, что и к «простым смертным». Никакой специальной доработки силового агрегата или ходовой части не проводилось, устанавливалось лишь дополнительное оборудование: сигнальное устройство с громкой связью (СГУ) и проблесковые сигнальные маячки двух основных цветов (красный и синий). Стандартное расположение: синий по центру, красные сигналы по бокам. Но иногда встречались и другие варианты установки. Интересно, что в Правилах дорожного движения было прописано использование трех сигналов на автомобилях Госавтоинспекции. Так, при сопровождении автоколонны, в начале процессии должен был двигаться автомобиль с привлекающим внимание

Автомобили ГАИ комплектовались красно-синими проблесковыми маячками и сигнальной громкоговорящей установкой (СГУ)

синим проблесковым маячком и ограничивающим дальнейшее движение других участников красным сигналом. Соответственно, замыкать колонну должен был автомобиль ГАИ с синим и зеленым проблесковыми маячками. Последний разрешал дальнейшее



1980

Автомобиль ГАИ (ГАЗ-24 «Волга») на выставке специальной техники перед московской Олимпиадой-80

Размещение специального оборудования в салоне патрульного автомобиля 70-х годов

движение. Такая схема действительно применялась некоторое время, но машины с зеленными сигналами были редкостью, и очень быстро про это правило забыли.

В салоне патрульных автомобилей ГАИ устанавливался блок управления СГУ, а также радиостанция для внешней связи. Часть патрульных машин комплектовалась радарами для измерения скорости.

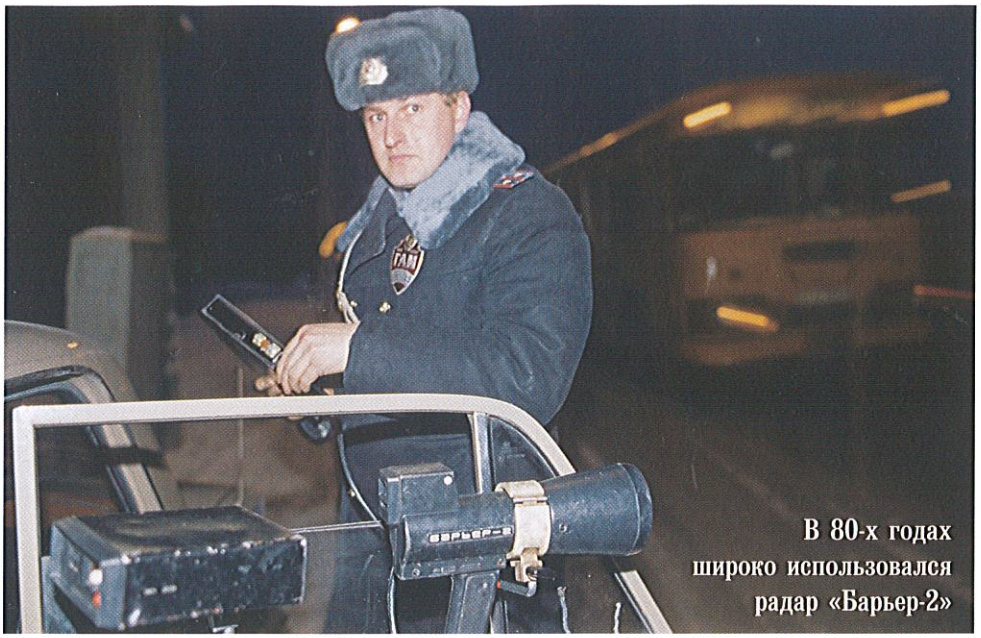
В 1968–1969 годах была разработана система окраски для транспортных средств милиции: основной цвет — лимонно-желтый, наиболее активный из сигнальных; дополнительный — синий (полоса по боковине кузова, крышка багажника и т. д.). Позже в цветографические схемы для отдельных типов автомобилей были внесены некоторые изменения. Например, отменена окраска крышки багажника полностью в синий цвет, вместо этого на нее наносился синий круг с надписью ГАИ.

1985

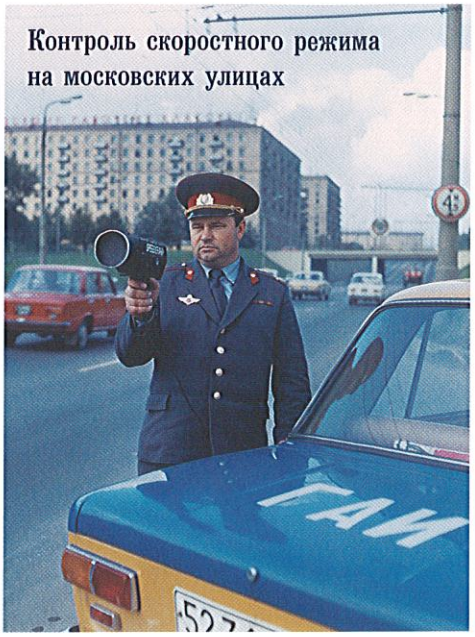
На смену «копейкам» в ГАИ пришли новые модели «Жигулей» (ВАЗ-2107)

АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



В 80-х годах широко использовался радар «Барьер-2»



Контроль скоростного режима на московских улицах

■ Первый в мире радар был сконструирован Робертом Уотсоном-Уоттом в 1935 году. Изобретенный им прибор предназначался для обнаружения воздушных объектов на расстоянии до 64 километров от места установки радиолокационной станции. Радары Уотсона-Уотта оказались очень актуальной разработкой: в годы Второй мировой войны Великобритания успешно противостояла налетам немецкой авиации, используя цепь из нескольких радиолокационных установок, расположенных на побережье страны.

■ До того как первые радары появились на вооружении ГАИ, инспекторы измеряли скорость движущихся автомашин простым, хотя и действенным способом, вычисляя время прохождения определенного отрезка дороги с помощью секундомера. Очевидно, что любой автомобилист при желании мог легко опровергнуть факт нарушения ввиду отсутствия доказательств. Однако это происходило нечасто, ибо авторитет Госавтоинспекции был несоизмеримо выше, чем теперь.

■ Подобно любому измерительному прибору, радар должен в обязательном порядке проходить техническую проверку. Процедуру определения «работоспособности» радаров проводит специальная служба — Государственный центр стандартизации и метрологии. Как правило, «техосмотр» радиолокационных измерителей устраивается ежегодно; по результатам проверки составляется акт за подписью и печатью специалистов.

■ Дебют радиолокационных устройств в дорожной полиции состоялся более полувека назад: 20 января 1958 года первые радары были успешно опробованы на улицах Лондона. В течение последующего десятилетия они получают широкое распространение в странах Европы, столкнувшейся с ростом автомобильного парка значительно раньше Советского Союза.

Установка радара типа «Фара» на патрульный автомобиль, 1981 г.

Боевой карандаш
Издательство „Художник РСФСР"
№ 786
Художник Б. ИВАНОВ
Стихи М. РОМАНОВА
20 км
ГОЛОЛЕД КОВАРЕН,
БЕРЕГИСЬ АВАРИЙ!
Редакторы И. Астапов,
Н. Берман
По заказу Государственной автомобильной инспекции УВД Леноблгорисполкомов
Издательство „Художник РСФСР"
М-25576 1961. Тир. 5000 экз. Зак. 66.
Т.Л. „Художник РСФСР" Ленинград.
Бесплатно

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

ГАЗ-2705 «ГАЗЕЛЬ» СПЕЦСВЯЗЬ

DeAGOSTINI