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

№25

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

РАФ-2203

ГАИ СССР

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 25, 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:
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

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: 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
Отпечатано в типографии:
Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 80 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2011–2012
Дата выхода в России: 28.07.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © ИТАР-ТАСС;
4–7 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
14 (верх, центр): © ИТАР-ТАСС; 14 (низ): © «ФотоСоюз»;
15: Российская государственная библиотека;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

2008

Госавтоинспектор выдает номерные знаки на автомобиль

Регистрация городскими властями транспортных средств сопровождалась выдачей табличек с номерами еще до изобретения автомобиля. Неудивительно, что с появлением автомобилей и впоследствии — органов, отвечающих за безопасность дорожного движения, в обязанности последних были вменены учет транспорта и выдача регистрационных номеров.

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

Номерные знаки на конные экипажи и телеги, для их учета и регистрации, стали крепить в конце XIX века

Присваивать средствам передвижения индивидуальные номера первыми начали фискальные органы. Владельцы повозок, занимавшиеся на городских улицах извозом, обязаны были ежегодно уплачивать в городскую казну определенный налог. Выдаваемая взамен бляха с номером являлась всего лишь свидетельством об уплате — чтобы извозчиков лишний раз не «дергали» блюстители закона. Однако практика наглядной «сертификации» прижилась, и впоследствии, когда возникла необходимость визуализировать регистрацию первых автомобилей, изобретать велосипед не стали — владелец авто получал табличку с номером. И вновь речь шла вовсе не о возможности поиска по «базе данных» некоего конкретного автомобиля среди собратьев. Подобную роль номерные знаки начали играть лишь с распространением массового конвейерного производства машин. На рубеже XIX–XX веков автомобилей было так мало, что в случае правонарушения или иного инцидента установить виновного не составляло труда. Тем не менее регистрация в большинстве крупных городов требовалась — просто для порядка.

Считается, что первенство в выдаче регистрационных номеров принадлежит Мюнхену. Там таблички с номерами начали устанавливать на машины в 1899 году. Эстафету подхватили в крупных городах других стран: Париж (1900 год), Нью-Йорк (1901 год), Лондон (1903 год).

В дореволюционной России решение о необходимости регистрации автомобилей принимали городские власти. 25 июня 1900 года Городской Думой Санкт-Петербурга было принято постановление «О порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях». В числе прочих регламентирующих положений наличествовал пункт, вводящий обязательное медицинское освидетельствование водителей, ежегодный технический осмотр автомобилей и их обязательную регистрацию с выдачей номерных знаков — «жестянок». Однако ввиду малочисленности машин и «экзотичности» закона нововведение в Санкт-Петербурге не прижилось. Всерьез практику обязательного крепления к авто регистрационного номера первыми в Российской империи освоили рижане в 1904 году.

Серьезные подвижки произошли в конце первого десятилетия XX века. По итогам прошедшей в сентябре 1909 года в Париже первой Международной конференции по проблемам автомобилизма была принята «Международная конвенция относительно передвижения автомобилей», регламентирующая все, что касалось регистрации и эксплуатации автомобилей. В феврале 1910 года Николай II эти правила ратифицировал, и на территории России вступили в силу новые административные уложения для автомобилистов. В числе прочих нововведений была и обязательная регистрация транспортных средств, однако ведали ею по-прежнему местные власти.

Между тем, автомобилей становилось все больше, и очень скоро «власти» вспомнили о практике «сертификации» извозчиков. Была введена обязательная ежегодная перерегистрация всех машин, в результате которой владелец каждый раз получал новый номерной знак.

1925

Московский номерной знак, выданный в 20-е годы

1915

В дореволюционной России на номерном знаке просто прописывался порядковый номер регистрации автомобиля

Чтобы определить, не задолжал ли автомобилист городской казне, в Москве пошли на хитрость: каждый год выдавались номерные таблички нового цвета. Санкт-петербургские номера начала XX века затейливостью не отличались. Они были белыми, с черными цифрами. При этом численность автотранспорта в российских городах была столь незначительна, что для учета вполне хватало одних только цифр. Более того, в большинстве населенных пунктов спокойно обходились трехзначными числами. Исключение составляли

1940

Со второй половины 30-х годов поле номерных знаков стало черным, а символы на нем — белыми

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

В России первым городом, где появились номерные знаки на машинах, стала Рига в 1904 году

После Великой Отечественной войны номерные таблички на автомобилях стали желтого цвета

Санкт-Петербург и Москва, где номерные знаки были четырехзначными. В первопрестольной, например, к 1914 году числилось 2200 официально оформленных автомобилей.

В годы Первой мировой войны и послереволюционный период автотранспорт так часто менял дислокацию, владельцев и назначение, что ни о каком внятном учете не было и речи.

А в начале 20-х годов советская власть вернулась к дореволюционной практике регистрации автомобилей органами местного самоуправления.

В Москве к концу 20-х годов число автомобилей заметно увеличилось, и для простоты чтения номеров и удобства их запоминания к цифрам впервые в отечественной истории добавили букву. Московские номера тех лет выглядели так: одна буква и две пары цифр, разделенные между собой черточками. Черные знаки наносились на белый фон. Спереди и сзади такие номера были одинаковыми. Именно этот стандарт и стал некоторое время спустя первым общесоюзным. Произошло это в самом начале 1930-х.

20 марта 1932 года СНК РСФСР, вдохновленный удачным опытом на местах, принял постановление «О централизации учета аварийности и происшествий на местном транспорте в органах рабоче-крестьянской милиции», превращавшее частную практику московского ОРУДа в общегосударственную систему. Отныне регистрацией автотранспорта на местах занимались не городские чиновники, а милицейские подразделения.

«Московский» стандарт номерных знаков просуществовал недолго. Уже в 1934 году был введен новый стандарт. Место буквы в начале «шифра» заняла еще одна цифра, а под пятизначным кодом без затей писалось название региона: «Москва», «Ленинград» и т.п. Цвета знаков остались прежними, задний и передний номера ничем не отличались друг от друга.

С 1932 по 1936 год регистрацией машин и выдачей номерных знаков ведали ОРУДы. 3 июля 1936 года СНК СССР принял «Положение о Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». С этого момента и до наших дней административно-технической работой, в том числе и постановкой транспортных средств на учет, занимается ГАИ и ее правопреемница — ГИБДД.

Тогда же, в 1936 году, был введен новый стандарт номерных знаков: на черный фон наносились белые символы — две буквы, в первой из которых «зашифровывался» регион, и две пары цифр через черточку. При этом на передних номерах все знаки располагались в одну

1970

В 1959 году ввели новый стандарт на номерные знаки: белые символы вновь наносились на черный фон

В 1980 году формат знаков частных автомобилей приобрел новый вид: одна из букв предшествовала цифрам

Современный стандарт номерных знаков был введен в 1994 году

строку, а на задних — в две, вверху были буквы. В довоенных задних номерах буквы стояли в центре, а в послевоенных — в левом углу. Тогда же, правда, лишь в Московском регионе, впервые произошло разделение серий по назначению. Немногочисленным автомобилям, находящимся в частной собственности, выделили серию «МИ»; легковым автомобилям госчиновников — серию «МА». Незадолго до войны номера специального образца получил автотранспорт Красной Армии. Регистрационный код состоял из одной буквы и пяти цифр, сгруппированных так: «А-9-99-99». Этой системы нумерации Вооруженные силы СССР придерживались до начала 60-х годов, когда были введены армейские номерные знаки нового образца: четыре цифры и две буквы, написанные белой краской на черном фоне. Буквенные сочетания по-прежнему не позволяли определить войсковую и географическую принадлежность транспортного средства.

А гражданских номеров очередная реформа коснулась в 1946 году. Номерные знаки нового образца поменяли цвет: черные символы наносились на желтый фон. Буквы по размеру стали меньше, чем цифры, и находились в верхнем левом углу на переднем знаке и в верхней строке посередине — на заднем.

Автопарк страны в послевоенные годы стремительно разрастался, и довольно скоро шифр из двух букв и четырех цифр исчерпал все возможные комбинации. В 1959 году пришлось вводить новый стандарт: белые символы на черном фоне, причем букв стало три. Такие номера выдавали вплоть до 1981–82 годов.

Очередная смена стандарта произошла вскоре после Московской олимпиады 1980 года. Впервые с 1934 года номера украсили черные цифры и буквы на белом фоне. Главным новшеством являлось разделение номерных знаков на «частные» и «казенные». Две буквы из трех по-прежнему были созвучны названию региона, третья также менялась в алфавитном порядке по сериям, но именно местоположение этой буквы позволяло определить «принадлежность» транспортного средства. На номерах частных автомобилей она стояла первой, перед цифрами, а на номерах гостранспорта — последней, после двух «региональных» литер.

Очередной (ныне действующий) стандарт номерных знаков в России ввели в 1994 году. На новых номерах буквенное обозначение региона заменили цифровым — каждому региону был присвоен двузначный (в исключительных случаях — трехзначный) код. Все три буквы, равно как и цифры, подлежат последовательной ротации.

1987

С 1980 года на машины начали устанавливать номерные знаки нового типа

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

РАФ-2203

РАФ-2203 «Латвия»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Автомобиль дежурной части РАФ-22033 «Латвия» со стереофотограмметрической установкой

В большинстве своем, автомобили Госавтоинспекции — это легковушки со специальной окраской, «мигалками» и динамиками на крыше. Но службы дорожного надзора, безусловно, не ограничиваются легковыми автомобилями. Здесь «служат» и автобусы, и грузовики, и даже специальная техника. Просто в количественном отношении они сильно уступают автомобилям дорожно-постовой службы, поэтому и не так заметны на дорогах.

1985

УАЗ-452В-АДЧ — автомобиль дежурной части ГАИ

РАФ-2203 «Латвия» — микроавтобус вагонной компоновки, выпускавшийся Рижской автобусной фабрикой в 1976–1997 годах

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. В случае совершения крупного ДТП или другого чрезвычайного происшествия дежурная часть обязана предупредить патрульные экипажи и оказать им содействие в обеспечении общественного порядка, пресечении преступлений или в розыске лиц, совершивших преступления. В случаях, не терпящих отлагательства, дежурный вправе самостоятельно принимать решения и организовывать их исполнение.
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 по обнаружению скрывшегося с места ДТП транспортного средства или задержанию лица, управлявшего им.

РАФ-22033 «Латвия»

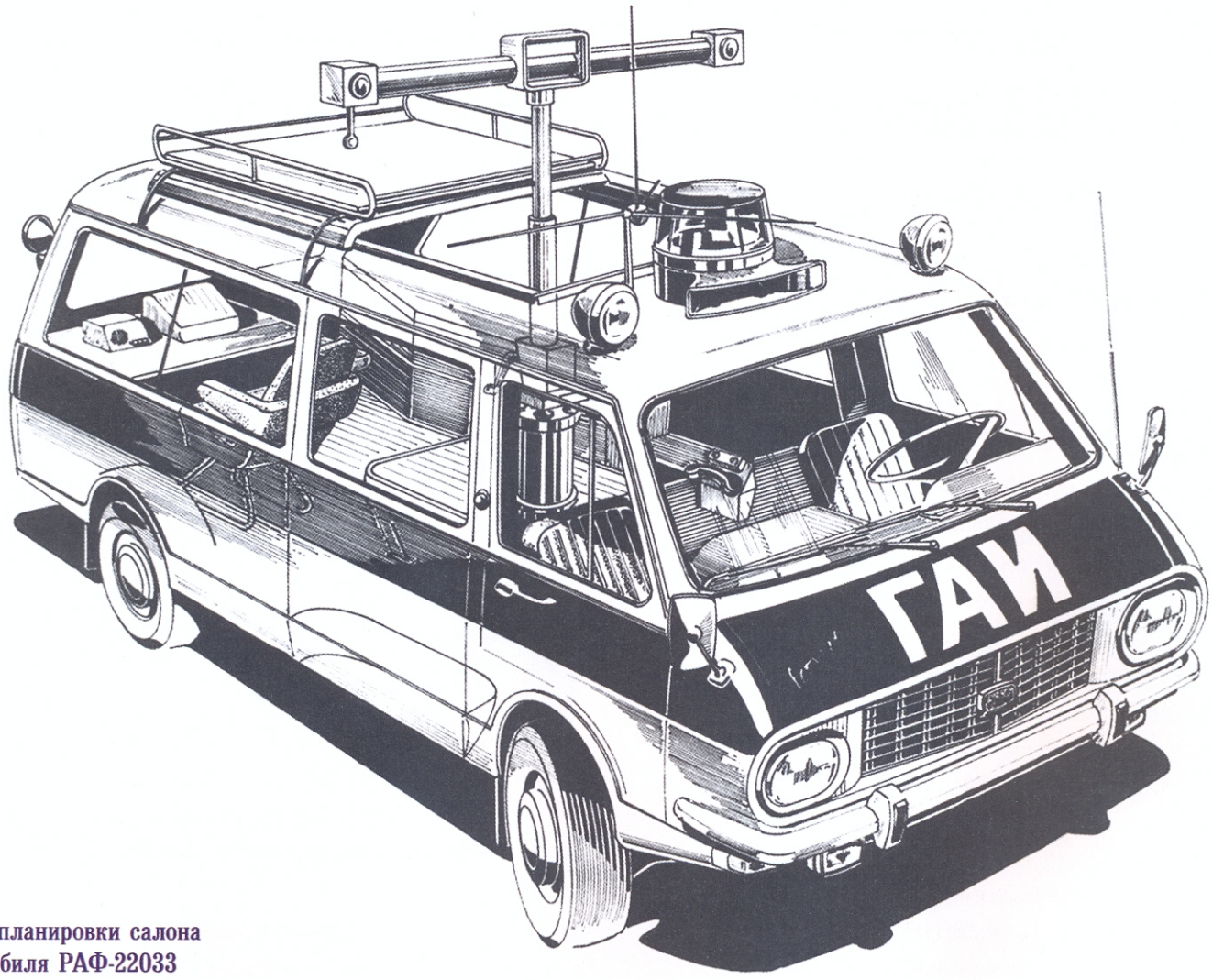
В некоторых случаях дежурный может осуществлять контроль за несением службы суточного наряда и служебных нарядов путем их проверки на местах, в том числе в ночное время. Для таких оперативных выездов дежурной части необходим соответствующий транспорт. Обычно это микроавтобус, в котором оборудованы рабочие места со столами, для того чтобы можно было в достаточно комфортных условиях оформлять необходимые документы, вести опрос свидетелей и т.д. Особенно это актуально в ночное время суток или в непогоду.

1970

Агитационная машина Госавтоинспекции на базе армейского автобуса АП-4

РАФ-2203 «Латвия»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



Эскиз планировки салона автомобиля РАФ-22033

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.

1988

Автомобиль-мастерская «ОТС» по обслуживанию технических средств регулировки движения

РАФ-22033 — это специальная модификация РАФ-2203, служебный автомобиль ГАИ со стереофотограмметрической установкой (АДТП-С) для съемки мест ДТП

Это были не совсем стандартные по оснащению машины — они комплектовались стереофотограмметрической установкой (АДТП-С) для объемной фиксации места преступления. Прибор позволял выполнять необходимые измерения по стереопаре фотоснимков с целью определения размеров, формы и пространственного положения сфотографированных объектов. 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 — установка поднималась через специальный сдвижной люк в крыше. Вместо часа-двух на фиксацию места ДТП стало уходить не более 15 минут.

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), антенну радиостанции и три фары типа прожектор-искатель: две — спереди по бокам, одну — сзади справа.

Спецавтомобиль «ПОТОК-2827» на базе «ГАЗели» с системой комплексного контроля дорожного движения

Московские автоинспекторы сразу же оценили достоинства новой машины и ратовали за налаживание ее серийного выпуска, но РАФ, выпустив в 1976–1979 годах ограниченную партию специальных автомобилей РАФ-22033, больше к их постройке не возвращался. На вооружение советской госавтоинспекции (дежурной части) стали поступать автомобили, переоборудованные из обычных пассажирских микроавтобусов (РАФ-2203-АДЧ), которые отличались от стандартных лишь специальной окраской и установкой СГУ на крыше.

1992

«Передвижной пост ГАИ» производства Козельского механического завода

АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ

■ Считается, что буквы в коде автомобильных номеров впервые присоединились к цифрам в результате романтических чувств автовладельца. В 1901 году берлинский коммерсант Рудольф Херцог, желая сделать приятное своей любимой супруге, попросил разрешения у городских властей поставить перед цифрами инициалы своей «половины», и оное разрешение получил.

■ С введением госномеров стандарта 1936 года и передачей функции регистрации транспортных средств новообразованному ведомству, ГАИ, к наличию на автомобилях передних и задних номерных знаков установленного образца начали относиться очень строго. Но одновременно появились и первые исключения. На автомобили высокопоставленных госчиновников передние номера не устанавливали, дабы вражеский диверсант не смог издалека вычислить автомобиль конкретного лица и совершить нападение. Впоследствии круг чиновников, имеющих право на подобную привилегию, был резко ограничен. Без номеров имели право разъезжать лишь некоторые машины Гаража особого назначения.

■ Интересно, что в пору выдачи номерных знаков образца 1959 года (белые символы на черном фоне, три буквы, четыре цифры) третьи буквы серии последовательно сменяли друг друга в алфавитном порядке — «а», «б», «в» и т.д. Каждая серия позволяла зарегистрировать 9999 автомобилей. Отталкиваясь от количества полностью «закрытых» литер, несложно было подсчитать общее количество состоящих на учете в том или ином регионе транспортных средств. Такая информация, конечно, не была секретной, но стратегическое значение имела. Поэтому, чтобы сбить потенциальных шпионов с толку, в некоторых областях время от времени запускали в оборот серию с внеочередной третьей буквой, а затем возвращались к старой серии.

Московские регистрационные номера серии «197»

В обязанности сотрудников ОРУДа входила проверка документов и транспорта

Принятая в Москве серия «77» закончилась в 1998 году, после нее ввели серию «99», которая просуществовала до 2002 года

■ Трамваи и троллейбусы в нашей стране, в отличие от многих европейских стран, никогда не имели и не имеют поныне регистрации в общем реестре, довольствуясь внутрипарковой нумерацией.

■ С приходом номеров черного цвета (образца 1959 года) в Москве появилась специфическая серия «МОС». Такие номера выдавали автомобилям из гаражей правительственной и партийной элиты. В Москве третья буква была достаточно информативна, поскольку существовали «личные», «грузовые» и «служебные» серии. Выделялись автобусные серии («ММА», с середины 70-х годов к ним добавилась серия «ММН») и такси («ММТ», позднее еще и «ММЛ», а в конце 1970-х — «МММ»). Все остальные московские серии до конца 1960-х годов начинались с букв «МО…» (от «МОА» до «МОЭ»).
По первой цифре номера московских автобусов и такси можно было определить, какому парку принадлежит машина. Только для серий «ММЛ» и «ММН» к первой цифре надо было прибавить 10, а для серии «МММ» — 20. Такие номера, как правило, переходили по наследству от списанных машин к новым, тогда как на других автомобилях номера почти никогда не жили дольше самого автомобиля.

Л 103630 от 16/V—58 г.

ПО ЗАКАЗУ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ МИЛИЦИИ МВД РСФСР
Москва 1958 года

Типография изд-ва «Московская правда». Зак. 3750. Тир. 100 000

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Пропустили выпуск любимой коллекции?

Просто закажите его
на сайте www.deagostini.ru

Для украинских читателей:
заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ГАЗ-322121 «ГАЗЕЛЬ»

ШКОЛЬНЫЙ АВТОБУС

ISSN 2223-0440
9 772223 044772 00025

DeAGOSTINI