

ISSN 2782-2591



ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»



БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

85 ЛЕТ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ:
ИСТОРИЯ В ЛИЦАХ

ЖУРНАЛ

Редакционная коллегия

Editorial board

Сергей Николаевич Антонов,

кандидат юридических наук, аналитик отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Sergey Nikolaevich Antonov,

candidate of law, analyst of the Department for the Study of problems of Regulatory Legal and Analytical support of the Federal public establishment

«Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

Кирилл Сергеевич Баканов,

кандидат юридических наук, начальник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Kirill Sergeevich Bakanov,

candidate of law, head of the Department for Studying the problems of Regulatory Legal and Analytical Support of the Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

Максим Михайлович Исаев,

научный сотрудник отделения анализа аварийности отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Maksim Mikhailovich Isaev,

researcher of the accident analysis department of the department for the study of problems of regulatory legal and analytical support Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

Ляна Аbugалиевна Казанова,

кандидат филологических наук, ведущий научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Liana Abugalievna Kazanova,

candidate of philological sciences, leading researcher of the department of scientific support of preventive measures and activities for the formation of legal awareness of road users Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

Наталья Михайловна Кузнецова,

кандидат психологических наук, начальник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Natalya Mikhailovna Kuznetsova,

candidate of psychological sciences, head of the department of Scientific Support of Preventive Measures and activities for the formation of Legal awareness of Road Users Candidate of Psychological Sciences Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

Павел Владимирович Ляхов,

заместитель начальника отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Pavel Vladimirovich Lyakhov,

deputy head of the department for the study of problems of regulatory legal and analytical support Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

Евгений Михайлович Мухин,

кандидат биологических наук, заместитель начальника ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Evgeniy Mikhailovich Mukhin,

candidate of biological sciences, deputy head of the Federal State Educational Institution «Scientific Center for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia» candidate of biological sciences

Сергей Алексеевич Сторожев,

начальник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Sergey Alekseevich Storozhev,

head of the department of scientific and technical support of supervisory activities Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:

Федеральное казенное учреждение
"Научный центр БДД МВД России"
ул. Поклонная, д. 17, Москва,
Россия, 121170
Тел.: 8 (499) 148-84-58

Редакция:

Главный редактор:
А.М. Прохорова,
заместитель начальника ФКУ «Научный
центр БДД МВД России», кандидат
биологических наук, доцент

Заместители главного редактора:
М.И. Никитин,
ученый секретарь ФКУ «Научный центр
БДД МВД России»

А.Д. Гордеева,
начальник отдела обеспечения научной и
редакционно-издательской деятельности
ФКУ «Научный центр БДД МВД России»,
кандидат юридических наук

Редактор: **Е.В. Марцога**
Компьютерная верстка: **В.Л. Расторгуев**

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,
Москва, Россия, 121170

E-mail: ncbdd@bk.ru

Мнение редакции может не совпадать с точ-
кой зрения авторов публикаций. Ответствен-
ность за содержание публикаций и достовер-
ность фактов несут авторы материалов.

При перепечатке или воспроизведении мате-
риалов журнала любым способом полностью
или частично ссылка на журнал обязательна.
Публикации журнала размещаются в от-
крытом доступе на сайте *elibrary.ru* и
cyberleninka.ru

Журнал индексируется в РИНЦ.

План издательской деятельности
ФКУ "НИЦ БДД МВД России" на 2021 г. поз. 16

E-mail:
ncbdd@mvd.ru

www:
<http://ницбдд.мвд.рф>

Формат 60x84 1/8. Печать офсетная. Тираж
130 экз.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

85 лет Госавтоинспекции: история в лицах

Содержание. 2021. № 2

Аришина Ю.В., Цыпкин А.Е. Краткая история Подмосковной Госавтоинспекции.....	3
Ветчанинова В.А. Наши ветераны.....	9
Денисов С.А. Отдел ГИБДД (ГАИ).....	13
Егорихина О.А. 36 лет на службе закону – на службе народу!.....	19
Егорова И.А., Заватская И.В. Сохраним историю вместе.....	22
Ермолина Л.В. Судьба.....	24
Ерохина А.В. 85 лет в строю. Воронежская Госавтоинспекция.....	28
Корнилова Е.Г. Виктор Митник: «Действовать, а не плыть по течению!».....	33
Кравец Т.И. Легенда омской ГАИ.....	36
Кутузов В.П. Владимир Петрович Хигер.....	38
Кутузов В.П. Кавалер орденов славы.....	39
Марковский А.Ф. История становления Госавтоинспекции Псковской области.....	41
Мирошниченко И.П. Тот самый Филимонов.....	46
Муратов В.К. История ярославской Госавтоинспекции в судьбах людей. Полковник милиции в отставке А.В. Чаркин: от инспектора ГАИ до начальника РОВД.....	49
Никитина А.Н. Главная дорога Нины Ивановны.....	51
Никитина А.Н. Учиться буду всегда!.....	53
Суворова А.С. Госавтоинспекция Карелии: хроника славного пути.....	55
Тинчурин Р.Ф. Когда человек – на своем месте.....	60
Фоминова Е.С. Дорога судьбы – дорога в профессии.....	63
Шиляева М.В. Легенда кировской Госавтоинспекции.....	65
Якунин М.Г. Ветераны курской Госавтоинспекции всегда в строю.....	69

Юлия Владимировна Аришина,
старший инспектор отдела пропаганды БДД
УГИБДД ГУ МВД России по Московской области

Александр Евсеевич Цыпкин,
инспектор-служащий отдела пропаганды БДД
УГИБДД ГУ МВД России по Московской области

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ ПОДМОСКОВНОЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

История становления подмосковной Госавтоинспекции берет начало с выходом приказа УНКВД по Московской области от 30 апреля 1936 года № 867 «Об организации Автоинспекции УРКМ НКВД по Московской области и назначении начальника Автоинспекции». Этот приказ утвердил дислокацию 28 инспекторских участков. Первым начальником областной Автоинспекции назначен Соколов Николай Иванович.

Основными направлениями деятельности ГАИ являлись учет и анализ ДТП, организация техосмотра автотранспорта и контроль за его техническим состоянием и расходом ГСМ, обобщение данных по учету транспортных средств, организация экзаменационной работы, агитация и пропаганда правил уличного движения, связь со СМИ, школами и творческими организациями. Вплоть до начала 1960-х годов в милиции были два подразделения, занимающихся обеспечением безопасности дорожного движения: Госавтоинспекция (ГАИ) и отделы регулирования уличного движения (ОРУДы).

В 1937 году в связи с возрастанием числа дорожных происшествий ГАИ Московской области предложила создать мобильную группу для борьбы с нарушителями правил движения на загородных дорогах. Впервые в Московской области, а затем и в других регионах создано новое подразделение – Отряд автодорожного надзора (далее – АДН). Штат АДН состоял из 29 милиционеров, имеющих навыки регулирования движения и езды на велосипедах и мотоциклах.

Проводилась большая работа по созданию организационно-правовой основы деятельности ГАИ. Отсутствие единых ПДД, рост автопарка и другие факторы обостряли сложную обстановку с аварийностью.

Однако начавшаяся Великая Отечественная война отодвинула эту проблему на второй план. Госавтоинспекции пришлось перестраивать свою деятельность во имя укрепления экономической и оборонной мощи государства. Проведена большая работа по мобилизации транспорта, поддержанию высокого уровня технической готовности автопарка, увеличился объем работы по выдаче водитель-

ских удостоверений. Функции сотрудников ГАИ, а среди них было немало женщин, не ограничились надзором за дорожным движением.

Разрушенная войной страна остро нуждалась в транспорте, в строительстве и эксплуатации автодорог. Технические достижения в автомобильно-дорожном комплексе сопровождались принятием мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Приняты соответствующие нормативные документы, укреплялись кадры сотрудников ОРУДа и ГАИ. Началось формирование и использование групп общественных инспекторов. Это были, как правило, наиболее грамотные водители и инженерно-технические работники транспортных организаций. Общественные инспектора помогали сотрудникам ГАИ при работе на линии, в автохозяйствах и в трудовых коллективах, а порой задерживали преступников. Так, 1 мая 1947 года общественный инспектор из Коломны Т. Михайленко задержал водителя, совершившего наезд со смертельным исходом и скрывшегося с места ДТП. В 1947 году МВД СССР издало инструкцию «Об организации и практическом использовании групп общественных инспекторов в работе ГАИ».

После войны отдел АДН был преобразован в отделение, а в 1951 году на его базе создается самостоятельный отдел безопасности движения (далее – ОБД). В составе ОБД создано три отделения: агитации и пропаганды, розыска и административное.

Ряды подмосковной Госавтоинспекции пополнились опытными кадрами из рядов фронтовиков. Наиболее грамотные назначены на руководящие должности и многие годы достойно руководили подразделениями ГАИ.

Во второй половине 50-х годов внедряются методы регулирования дорожного движения по принципу «зеленой волны», устанавливаются светофоры новых конструкций, патрульные автомобили и мотоциклы оборудуются ультракоротковолновыми радиостанциями и громкоговорящими установками, упраздняются экзамены в ГАИ по оценке знаний устройства автомобилей и мотоциклов.

В 1953 году на Подмосковных трассах было 6 линейных отделений, первое подразделение на

Симферопольском шоссе не входило в состав ОБД. Позже созданы 16-е отделение ГАИ и БД (Подольск) и 17-е отделение ГАИ и БД (Серпухов).

До 1956 года Москва и область являлись единым структурным подразделением в системе МВД СССР. 9 мая 1956 года приказом МВД СССР № 071 образованы два самостоятельных УВД г. Москвы (ул. Петровка, д. 38) и Московской области (по адресу: ул. Белинского, д. 3). В 1978 году УВД Московской области реорганизовано в ГУВД.

В обществе созрело понимание того, что проблема предотвращения аварийности на транспорте является комплексной, требующей для своего решения усилий не только правоохранительных органов. Принятые постановления Правительства повысили роль министерств и ведомств, местных Советов в осуществлении мероприятий по борьбе с аварийностью на автотранспорте. В крупных транспортных объединениях создаются службы по безопасности движения, в автотранспортных – комиссии общественного контроля по БД и СДНД. МВД утверждает Положение о внештатных сотрудниках милиции.

Впервые 1 января 1961 года введены в действие единые Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР, утвержденные приказом МВД СССР № 25 от 11 января 1960 года.

Большую роль в укреплении порядка на дорогах сыграло новое Положение о ГАИ, утвержденное Постановлением СМ РСФСР № 1428 от 20 декабря 1963 г., которое расширило контрольно-надзорные полномочия службы.

В 1964 году в Московской области выходит первый региональный нормативный документ по организации дорожного движения – приказ УВД МО № 288 от 24 августа 1964 года «Об улучшении организации движения в городах и на дорогах Московской области».

В первой половине 60-х годов начато применение индикаторных трубок для выявления водителей в состоянии алкогольного опьянения, сооружаются первые стационарные посты для осуществления надзора на загородных дорогах, осваивается производство экзаменационных аппаратов для оценки теоретических знаний кандидатов в водители, вводится белое снаряжение для регулирования движения.

Новой вехой в развитии и совершенствовании службы ГАИ стало назначение в 1967 году на должность начальника Госавтоинспекции страны В.В. Лукьянова. В этот период созданы государственные структуры, деятельность которых в той или иной степени связана с обеспечением безопасности дорожного движения (Минтранс, Минавтодор, Минприбор, Минавтопром СССР).

В конце 60-х и начале 70-х годов по инициативе В.В. Лукьянова ГАИ реализует комплекс мер, направленных на стабилизацию обстановки с аварийностью. В целях специализации по отдельным направлениям деятельности в ее составе образуются: строевые подразделения дорожного надзора (группы, взводы, дивизионы) с дежурными частями, подразделения по организации дорожного движения, специализированные предприятия по внедрению технических средств регулирования дорожного движения (СМЭП, СМЭУ), межрайонные регистрационно-экзаменационные подразделения (МРЭО). В целях улучшения практической деятельности подразделений ГАИ в областном аппарате вместо отделений создано 6 групп: по организации надзора и организации движения, по контролю за проведением транспортными организациями мероприятий по предупреждению аварийности и улучшению технического состояния транспорта, оперативной отчетности и информации, пропаганды БДД, организации работы кустовых экзаменационных комиссий, административной практики и дознания.

Большой личный вклад В.В. Лукьянов внес в создание в 1973 году и развитие отрядов юных инспекторов движения (ЮИД) и добровольного общества автомобилей (ВДОАМ-ВОА). Эти организации впоследствии оказали и оказывают положительное влияние на снижение детского дорожно-транспортного травматизма и аварийности среди индивидуальных владельцев транспортных средств.

В 1975 году в соответствии с приказом МВД СССР № 0155 от 13 марта 1975 г. и УВД Мособлсполкома № 028 от 28 марта 1975 г. «Об объявлении перечня изменений в штатах Управления внутренних дел исполкома» областного отдела ГАИ подмосковная Госавтоинспекция преобразована в Управление ГАИ УВД Мособлсполкома, в результате чего значительно выросли статус подразделения, его функции и задачи.

В 1976 году в Московской области создан первый в стране полк, объединивший разрозненные строевые подразделения в дивизионы дорожного надзора (позднее ДПС), находившийся в оперативном подчинении УГАИ.

В 1978 году Совет Министров СССР утверждает новое для всей страны «Положение о ГАИ» (постановление № 685 от 10.08.1978), в котором были зафиксированы структурные изменения и новые направления деятельности.

В первой половине 1970-х годов приняты новые правила проведения ГТО, регистрации и учета АМТС, выдачи водительских удостоверений.

Важным шагом в деле предупреждения аварийности явилось создание в 1976 году межведом-

ственной комиссии по ОБДД под председательством Министра внутренних дел СССР.

Проводимые организационно-практические изменения оказали положительное влияние на работу областной Госавтоинспекции и состояние аварийности в регионе.

Большой проверкой готовности личного состава ГАИ области стала «Олимпиада-80». Сотрудникам ГАИ пришлось обеспечивать правопорядок и дорожную безопасность на олимпийских объектах, находящихся в Московской области – маршрут олимпийского огня, стрельбище «Динамо», лагерь «Олимпиец» в Химках, велотрасса на Минском шоссе, дом отдыха «Озеро Круглое». Все задачи сотрудники ГАИ выполнили достойно.

Свой вклад в укрепление порядка на улицах и дорогах внесли некоторые нормативные документы – новая редакция ПДД (1987 г.), в которой учтены положения Указов ПВС «Об административной ответственности за нарушение ПДД» и «Об усилении борьбы с пьянством» и др.

В 1986 году внесены изменения в структуру строевых подразделений – дивизионы преобразованы в батальоны и роты.

Конец 80-х и начало 90-х годов ознаменовались политическими, экономическими и социальными изменениями, которые напрямую затронули весь транспортно-дорожный комплекс. В этот период отмечается рост дорожно-транспортных происшествий, увеличилось количество преступлений, направленных против участников дорожного движения.

В 1989 году решением российского Правительства образовано МВД РСФСР, а в его составе Госавтоинспекция. В сложных условиях руководство ГАИ России приступило к созданию новой нормативно-правовой базы. В мае 1992 года принимается положение о ГАИ МВД РФ, образован институт главных государственных автомобильных инспекторов. В Московской области им стал Я.И. Агошков, руководивший Управлением ГАИ с 1990 года.

В 1992 году выходит Постановление Правительства РФ № 228, в соответствии с которым доходы от регистрационно-экзаменационной деятельности ГАИ должны поступать в местные бюджеты и использоваться в целях ее дальнейшего совершенствования. В Московской области по инициативе Я.И. Агошкова создан областной «Фонд по обеспечению безопасности дорожного движения и охране окружающей среды «Подмосковье БД». Многие годы за счет средств фонда в ГАИ решались большие задачи – от развития и совершенствования служебной деятельности до оказания помощи сотрудникам и ветеранам ГАИ. Руководство УГАИ сконцентриро-

вало усилие на строительстве и ремонте служебных помещений и стационарных постов, приобретении автотехники и технических средств. Приняты конкретные практические шаги по внедрению автоматизированной информационно-поисковой системы (АИПС). Создается отдел АИПС.

Большим праздником для сотрудников ГАИ стал переезд в 1997 году в новое служебное здание (Москва, Слесарный пер., д. 1). Созданы все условия для работы сотрудников аппарата УГАИ и спецполка ДПС, приема граждан и дальнейшего технического развития службы.

Важную роль в деле совершенствования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения стали играть принятые государственные документы – Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ и Постановление Правительства РФ от 7 июня 1996 года № 653 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996-1998 годы». Аналогичная программа разработана в Московской области.

В программе определены выделяемые денежные средства и источники финансирования мероприятий, направленных на совершенствование работы по повышению уровня безопасности дорожного движения.

В середине 90-х годов отмечался большой рост автомобильного парка, а процесс автомобилизации всегда характеризуется резким осложнением обстановки с обеспечением безопасности дорожного движения. Анализ положения с аварийностью и результатов деятельности Госавтоинспекции показал, что сформировавшаяся тактика и избранные формы работы по предупреждению аварийности не всегда отвечали требованиям того времени. Повышение административной ответственности (Закон РФ «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР» от 24.12.1992 № 4217-1), усиление надзора за движением вызывали непонимание населения, порождали жалобы и негативные публикации в СМИ, создавали предпосылки к обострению отношений между участниками дорожного движения и сотрудниками ГАИ.

Управление ГАИ области принимало все меры для стабилизации обстановки, совершенствования разъяснительно-пропагандисткой деятельности, привлечения к этой работе общественности. Регулярно на дорогах проводились открытые приемные, встречи с журналистами, прямые эфиры, пресс-конференции и дни открытых дверей.

В июне 1998 года МВД РФ издает приказ от 1 июня 1998 г. № 329 «О реформировании деятельности ГАИ МВД России», в котором определена главная задача ГАИ – защита законных прав и интересов участников дорожного движения, введен ежеквартальный мониторинг общественного мнения, предложено рассмотреть вопрос о сокращении стационарных постов ДПС.

Назрел вопрос о принятии нового положения о службе ГАИ, которое впервые утверждено Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711. Позже Госавтоинспекция переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД). 2 июля 2002 года выходит Указ Президента РФ № 679, в соответствии с которым Госавтоинспекции наряду с ГИБДД разрешено употреблять прежнее наименование службы – ГАИ, а также определен правовой статус Госавтоинспекции как специального органа, осуществляющего контрольные, надзорные и разрешительные функции в обеспечении безопасности дорожного движения.

В то же время обстановка с аварийностью на федеральных автодорогах оставалась сложной. Для ее стабилизации, улучшения мобильности нарядов руководством УГИБДД выдвинута инициатива о создании второго полка ДПС. МВД и ГУВД поддержали эту идею и 2 июня 1999 года создан 2-й специализированный полк ДПС «Южный», командиром которого назначен Н.В. Щетинин. Первым полком командовал В.В. Мамот.

Личный состав полков ДПС и районных подразделений ГИБДД начал выезжать в командировки на Северный Кавказ для обеспечения законности и правопорядка в этом регионе. Около 100 сотрудников ГИБДД за мужество и отвагу, проявленные при исполнении служебного долга, отмечены государственными наградами.

Вступая в XXI век, Госавтоинспекция проводила большую работу по улучшению дорожной обстановки, укреплению правопорядка и совершенствованию служебной деятельности. Существенно обновилась нормативно-правовая база, регулярно стали проводиться научно-практические конференции, международные выставки, симпозиумы.

В 2000 году начальником УГИБДД Московской области назначен Б.В. Фадеев. При нем в Управлении ГИБДД созданы 3 новых отдела: финансовый, материально-технического обеспечения, административной практики и дознания. Все это позволило ГИБДД Московской области стать одной из самых обеспеченных в техническом отношении служб.

В 2003 году Б.В. Фадеева сменил С.А. Сергеев, который до ноября 2011 года успешно руководил подмосковной Госавтоинспекцией. Его идеи по со-

вершенствованию службы, укреплению правопорядка и дорожной безопасности всегда находили понимание и поддержку у руководства Московской области, МВД, ГУ ГИБДД и ГУВД.

Высокую оценку руководства МВД и участников получили проведенные в области Всероссийские конкурсы «Лучший сотрудник ДПС» (Мытищи – 2005 г. и Домодедово – 2008 г.) и телерадио-программы по БДД (Королев – 2004 г.).

Областная Госавтоинспекция одной из первых в России решила задачи автоматизированного учета регистрации и анализа ДТП.

Большая работа проделана по подготовке и введению в эксплуатацию в 2008 году на 36 км Дмитровского шоссе первого стационарного комплекса фотовидеофиксации.

Тесное взаимодействие со многими редакциями СМИ позволяло регулярно и объективно освещать проблемы ОБДД и деятельность ГИБДД. В областных и муниципальных СМИ материалы по ОБДД выходили в специальных тематических разделах. Информация по ОБДД ежедневно звучала в эфире радио. Регулярно проводились пресс-конференции и прямые эфиры.

В 2007 году по инициативе С.А. Сергеева и В.В. Кузнецова зародилась идея проведения массовых мероприятий, посвященных открытию мото-сезона. Если в первый год в мероприятии приняли участие мотоциклисты ГИБДД и несколько десятков мотолюбителей, то в последующие годы в празднике «Мы вместе за БДД» принимали участие сотни мотоциклистов из различных мотоклубов и объединений, подразделений ГИБДД и тысячи зрителей.

К празднику – Дню ГАИ (3 июля 2007 г.) личный состав УГИБДД получил от областного Правительства в подарок второе служебное здание (ул. Коминтерна д.38/1).

В июне 2008 года второй раз на территории Московской области проводился Всероссийский конкурс «Лучший инспектор ДПС».

72-ю годовщину образования Госавтоинспекции сотрудники Дубненской ГАИ отметили новосельем. В торжественном открытии нового здания принимал участие Министр внутренних дел Российской Федерации Р.Г. Нургалиев.

В рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» и в соответствии с Постановлением Правительства Московской области от 19 ноября 2007 года приказом ГУВД МО от 15 октября 2010 г. № 689 создан областной Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений дорожного движения со штатной численностью 52 единицы.

Много памятных мероприятий, посвященных торжественному открытию Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг., которое по инициативе России объявила Генеральная ассамблея ООН, произошло в Одинцово 11 мая 2011 года. В этот день на центральной площади Одинцово состоялся торжественный митинг, участники которого посадили памятную аллею, устроили массовые детские соревнования и конкурсы. В парке открыт детский автогородок, в здании администрации прошло выездное заседание областной комиссии по ОБДД. В городском Экспоцентре прошла первая областная выставка по безопасности дорожного движения.

Большие памятные мероприятия проводились в честь 75-й годовщины образования ГАИ – ГИБДД: автопробег по 75 городам Подмосковья, детские праздники «Форт ГАИ», «Островок безопасности», конкурсы «Лучший сотрудник ГИБДД» и среди ветеранов службы.

По инициативе В.В. Кузнецова создается общественная организация «Союз безопасности дорожного движения Московской области».

Вопросы привлечения населения к решению проблем ОБДД обсуждены на 1-й областной конференции «Общественность Подмосковья – за безопасность дорожного движения», которая прошла 17 февраля 2012 года.

О работе подмосковной Госавтоинспекции в марте 2013 года начальник УГИБДД В.В. Кузнецов рассказал участникам заседания открытого Правительства РФ, которое проходило на базе Одинцовской ГИБДД.

В июне 2013 года Подмосковье принимало гостей со всех регионов России. В Одинцовском районе проходили Всероссийский конкурс ЮИД «Безопасное колесо» (участники из 84 регионов РФ и Межгосударственный слет ЮИД стран СНГ). В Крокус Сити Холле состоялось Всероссийское совещание руководителей региональных органов образования и ГИБДД. В мероприятиях принимал участие Губернатор Московской области А.Ю. Воробьев.

В марте 2014 года А.Ю. Воробьев принимал участие во 2-й конференции «Общественность Подмосковья – за безопасность дорожного движения». В работе конференции участвовали руководители ГИБДД МВД РФ, муниципальных образований, транспортно-дорожного комплекса, активисты общественных организаций, представители СМИ.

В честь 70-летия Великой Победы 6 мая 2015 года на 42 км Волоколамского шоссе по инициативе В.В. Кузнецова открыт первый в стране памятник регулировщице уличного движения.

В канун праздника Дня сотрудников внутренних дел Губернатор Московской области А.Ю. Воробьев вручил подразделениям ГИБДД 100 патрульных автомобилей.

В честь 80-летия образования Госавтоинспекции в июне 2016 года в Домодедово проводился Всероссийский конкурс «Лучший сотрудник ДПС», в котором принимали участие 85 лучших сотрудников ДПС из всех субъектов Российской Федерации, а также представители 7 республик СНГ.

Начальник УГИБДД В.В. Кузнецов и ряд сотрудников принимали участие в работе Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», который проходил в 2014 и 2016 годах в Санкт-Петербурге.

Большая работа проделана сотрудниками подмосковной Госавтоинспекции по ОБДД в период подготовки и проведения чемпионата Мира по футболу в 2018 году. Ряд зарубежных команд проживали и тренировались на Подмосковных спортивных базах.

В 2018 году исполнилось 45 лет ЮИДовскому движению. В год (1973 г.) образования ЮИД в Московской области было 10 отрядов. Сегодня в детских образовательных учреждениях области работает более 1,5 тысяч отрядов ЮИД. 36 бывших ЮИДовцев пошли на службу в органы внутренних дел, из них более половины в Госавтоинспекцию, в том числе 7 человек стали пропагандистами.

В октябре 2018 года в ходе рабочей встречи начальник УГИБДД В.В. Кузнецов и ректор РГСУ Н.Б. Починок обсудили развитие образовательных проектов повышения БДД, рассмотрели перспективу обучения студентов БДД.

2018 год стал значимым для Подмосковья в плане развития дорожной сети. Построено и реконструировано 17 крупных объектов дорожно-транспортной инфраструктуры, в т.ч. 6 транспортных развязок, 4 моста, 3 автодороги, 3 путепровода, отремонтировано более 3 тыс. км дорог, осветили более 300 км дорог. В начале года УГИБДД совместно с Минтрансом региона определили наиболее аварийно-опасные участки дороги и сделали все для их устранения.

Проделанная работа позволила снизить число ДТП более чем на 11%.

Для реализации задач национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году в области проводилась активная по развитию дорожного комплекса, видеофиксации административных правонарушений, профилактике и оказанию экстренной высокотехнологичной медицинской помощи пострадавшим.

На дорогах Подмосковья в 2019 году работало около 1,5 тыс. комплексов автоматической видео-

фиксации правонарушений. Аварийность в местах их установки снизилась на 26%, количество погибших сократилось на 58%.

За год построено 320 км линий наружного освещения, оборудовано 43 пешеходных перехода, 290 км металлических барьерных и 54 км тросовых ограждений.

Пандемия в 2020 году наложила отпечаток на работу Подмосковной Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения.

Начало года ознаменовалось радостным событием. Более 100 автомобилей переданы подразделениям Госавтоинспекции Подмосковья. Ключи от спецтехники вручили Губернатор А.Ю. Воробьев и начальник ГУОБДД МВД РФ М.Ю. Черников. Патрульные автомобили оснащены радиостанциями, спецсигналами, видеорегистраторами, тревожной кнопкой и средствами оказания первой медицинской помощи. Более 40 автомобилей приобретено за счет бюджета области, еще 60 поступили в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В 2020 году начал активно работать отдел координации деятельности отрядов ЮИД и программно-методическое сопровождение проектов по обеспечению безопасности детей на дорогах, который создан в областном центре развития дополнитель-

ного образования Министерством образования по рекомендации УГИБДД. Новый отдел провел ряд детских конкурсов по безопасности дорожного движения среди детей и педагогов, принял участие в создании 11 пресс-центров ЮИД.

В центре детского творчества в Коломне начала работать «Лаборатория безопасности».

Активно заработала в Подмосковье единая «Система 112». В систему поступило около 800 тыс. вызовов, адресованных в полицию и ГИБДД. По полученной информации оказана помощь при составлении около 3 тыс. европротоколов по факту ДТП без пострадавших, что позволило не отвлекать сотрудников ДПС от надзора за движением.

На трассах Подмосковья разместили более 700 макетов служебных автомобилей с проблесковыми маячками. На дорогах, где они установлены, аварийность снижается на 15%.

Говоря о результатах и достижениях Госавтоинспекции Московской области нужно особо отметить, что за всем этим стоят люди – сотрудники Управления и подразделений Госавтоинспекций, энтузиасты своего дела, отдающие все свои силы, знания и опыт благородному и важному государственному делу – обеспечению безопасности дорожного движения, сохранению жизни и здоровья людей.



Валентина Анатольевна Ветчанинова,
инспектор отделения пропаганды БДД
УГИБДД ГУ МВД России по Пермскому краю

НАШИ ВЕТЕРАНЫ

В Пермском крае существует объединенная ветеранская организация Управления ГИБДД ГУ МВД России по Пермскому краю¹, общая численность участников которой составляет 83 человека, из них 64 пенсионера Управления ГИБДД ГУ МВД России по Пермскому краю² и 19 пенсионеров межрегионального отдела ГИБДД (МРЭО) краевого ГУВД, упраздненного в декабре 2018 года. Ветераны на постоянной основе ведут работу по различным направлениям деятельности Госавтоинспекции. В практической деятельности УГИБДД непосредственно участвуют ветераны службы подполковники милиции А.Д. Зорин и С.Л. Сабурова, В.Н. Давыдов уволился в апреле 2020 года.

С.Л. Сабурова осуществляет постоянную целенаправленную работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, в том числе по проведению ежегодных краевых мероприятий: конкурс юных инспекторов движения³, конкурс-фестиваль «Безопасное колесо», слет ЮИД Прикамья, конкурс творческих работ по безопасности дорожного движения. В текущем году организованы: конкурс агитбригад и первая профильная смена актива отрядов ЮИД. При этом для предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма активно используются возможности средств массовой информации, в частности, на Пермском краевом радио С.Л. Сабуровой записано 3 интервью по тематике детской дорожной безопасности.

В настоящее время на территории Пермского края функционируют и осуществляют разнообразную профилактическую работу 477 отрядов ЮИД, членами которых являются более 6000 школьников. Совместно с представителями отрядов ЮИД проводятся самые массовые и разнообразные профилактические мероприятия, участниками которых становятся около 10 000 несовершеннолетних. Данные мероприятия организуются в целях привития юным участникам движения навыков самостоятельного и безопасного поведения на улице, бережного отношения к своей жизни, воспитания патриотических чувств, профессиональной направленности и активной гражданской позиции, формирования здорового образа жизни. Активно уча-

ствуют в этой работе и другие ветераны УГИБДД – И.М. Киселев и В.А. Тюленева.

Совместно с отделением пропаганды безопасности дорожного движения УГИБДД члены Организации участвуют в шефской работе над Государственным казенным образовательным учреждением социального обслуживания Пермского края «Центр помощи детям, оставшимся без попечения родителей» г. Перми. В 2020 году оказана практическая помощь в организации посещения благотворительного спектакля «Снежная королева» в постановке театра танца «Вереника» МАУ ДО «ЦДТ «Юность», который состоялся 1 февраля 2020 года в КДЦ «Часовой завод». 20 февраля 2020 года в детском доме состоялась игра «Зарница», посвященная празднованию Дня защитника Отечества. 1 июня 2020 года ребятам были вручены беговелы, большие и маленькие самокаты и любимое всеми ребятами мороженное.

17 апреля 2012 года начальником УГИБДД подписано распоряжение № 20/25 «Об утверждении Положения об организации деятельности музейной комнаты истории Госавтоинспекции Пермского края». Директором музея назначен подполковник милиции А.Д. Зорин, почетный ветеран ГИБДД МВД РФ. Основными целями музея являются патриотическое воспитание молодежи и подростков, сохранение истории ГАИ – ГИБДД Прикамья, ее трудовых и боевых традиций, изучение накопленного опыта работы ветеранов – живых хранителей становления и развития службы Госавтоинспекции с последующей передачей его молодым сотрудникам ГАИ-ГИБДД. Ежегодно ведется работа по пополнению музея экспонатами и иллюстрированными материалами, отражающими историю службы. В текущем году в рамках Всероссийской акции «Студенческий десант», приуроченной ко Дню российского студенчества, проведено 5 музейных экскурсий с общим охватом более 80 человек. 25 февраля А.Д. Зорин в составе представителей отделения пропаганды безопасности дорожного движения принял участие во встрече с родственниками погибших при исполнении служебных обязанностей сотрудников ГИБДД с посещением музея УГИБДД.

Членами Организации принято 7 ветеранов ГИБДД и других отраслевых служб ГУВД края по вопросам регистрации автотранспортных средств,

¹ Далее – «Организация».

² Далее – «УГИБДД».

³ Далее – «ЮИД».

получения и обмена водительских удостоверений, оказана помощь 9 гражданам по регистрационно-экзаменационным вопросам.

Пенсионерам ГАИ-ГИБДД, в том числе и Георгию Моськину, по случаю дней рождения, а также государственных, ведомственных праздников направлялись поздравительные открытки, вручались юбилейные адреса, подарки и продуктовые наборы.

Георгий Яковлевич Моськин возглавлял областную Госавтоинспекцию более четверти века. Его отлично помнят и ветераны ГАИ, и те, кто сегодня несет службу в ГИБДД Прикамья. И помнят не просто как очередного начальника, а как удивительно внимательного к людям сердечного человека.

Наверное, дело в семье. Предки Георгия Яковлевича родом с Орловщины, крестьяне из села Красниково. Во время столыпинских реформ отправившись в Сибирь, где было много земли. Кстати, настоящая фамилия их Москвины: писарь сделал ошибку, и они стали числиться Моськиными. Отец, Яков Матвеевич, знал и умел многое: и печи клал, и дом строил, и стеклил, и кожи выдывал, и валенки катал, и вообще любую крестьянскую работу делал. В годы Великой Отечественной войны он возглавил колхоз «Красное солнце», который славился на всю округу еще долгие годы, как и удивительный его председатель, умелец, работник, балагур. Мать, Евфросинья Давыдовна, тоже труженица, поднимала восьмерых детей. Родителям досталось много тяжкого в жизни: и голод, и холод, и лишения. Всех ребят старались выучить, а главное, передали им доброту, упорство и крестьянскую добросовестность в любой работе.

Георгий Яковлевич помнит, как жили они в Сибири на хуторе Немецком № 8, а неподалеку были деревни Петроград и Москва. Был голод, и девочки (сестры) работали наравне с парнями. Много он помнит из детства и юности, но самые светлые воспоминания связаны с домом, большой и работающей крестьянской семьей и ее твердыми нравственными правилами: всегда помогать друг другу, не оставлять сирот без помощи, служить и работать честно.

Первое воспоминание о встрече с правонарушителями на дороге тоже из детства.

– Раз поехали мы с отцом на базар в село Озерки, – вспоминает Георгий Яковлевич. – Вдруг из кювета выскакивают двое, пытаются поймать лошадь под уздцы. Бандитизм тогда был на дорогах. Нам удалось уйти, хотя по нам и стреляли. Но так и осталось это чувство: когда обижают невинного человека, словно в меня стреляют.

Георгий Моськин мечтал стать врачом. Эта мечта долго жила в нем и осуществилась в детях. А самому ему выпала другая дорога. И острое чув-

ство понимания, что он сможет бороться с несправедливостью, привело его после окончания Сибирского автодорожного института в Госавтоинспекцию. Он сам выбрал при распределении г. Пермь (ведь он закончил институт среди первых, имел право выбора). Шел 1949 год. Лейтенанту Моськину исполнился 21 год, и он занимался подготовкой водителей. Машина ГАЗ-АА («газ-два раз», как ее называли) – вот и весь транспорт. Потом он сам осваивал управление разными автомобилями марки, и это пригодились в работе.

– Ехал я как-то из Кудымкара, – рассказывает Моськин. – Дело было под ноябрьский праздник. Возвращаться в Пермь надо, и автомашинка есть – ЗИЛ-151. И в ней пассажиры сидят. А шофер пьяный. Ехать надо до Менделеево, за грузом. Пришлось мне сесть за руль. Ночь, бездорожье, полно пассажиров, среди них женщина с ребенком. Колея, как в песне Высоцкого. Шофер рядом со мной спит. И вдруг бормочет: «Осторожнее, здесь мостик узкий и плохой». Потом: «Сейчас будет крутой спуск». Еще время прошло: «Переключай на пониженную передачу, подъем крутой». Так и доехали с ним...

С тех пор прошло много лет. Георгий Яковлевич Моськин объехал всю область не один раз.

– У меня дороги в памяти, – говорит он, – я по ним ездил. Не раз во время учений по гражданской обороне я показывал, как лучше проехать. Когда-то в областной ГАИ работали всего несколько человек, да в каждом районе по одному госавтоинспектору. Экзаменационная комиссия была только в Перми. Мы выезжали на места принимать экзамены, я брал чемодан с водительскими удостоверениями, печать. Начальником областной ГАИ был тогда Абрам Михайлович Трок, заместителем – Григорий Кузьмич Азанов. Область большая, дороги плохие. Три-четыре района обслуживал порой один госавтоинспектор. Приходилось самому ездить по леспромхозам, по городам, по районам техосмотр проводить...

В 1954 году Моськину предложили возглавить МТС в Бикбарде. И он согласился. Этот период его жизни похож на кадры из фильма «Председатель». Но он не унывал, работал, как привык с детства.

– Жизнь продолжается, если деревня строится, – говорит Георгий Яковлевич.

А вот от должности секретаря обкома по сельскому хозяйству он отказался: не его это было дело.

В 1962 году, когда А.М. Трок ушел на пенсию, Г.Я. Моськину предложили возглавить областную ГАИ. Он продолжил лучшие традиции, уже сложившиеся к тому времени. Он отлично знал всех, на кого можно было опереться в работе, и сегод-

ня вспоминает их как старых боевых товарищей: начальников отделений ГАИ майора В.А. Тетерина из Краснокамска, майора С.С. Галеева из Октябрьского, майора Ю.Н. Сахарова из Осы, капитана В.А. Ветошева из Соликамска, подполковника И.В. Дудника из Оханска, майора А.М. Кислякова из Уинска, майора А.С. Гиляшова из Усоля, подполковника Х.Х. Руппеля из Чернушки, работников других служб: В.С. Шкумата, В.Г. Никитина, М.В. Горбунова, В.П. Головина, покойного начальника ГАИ Кунгурского района майора В.А. Рудженца, майора М.В. Кашина, начинавшего службу в Ильинске и возглавившего потом Березниковское отделение ГАИ, и др.

Внимательный к людям, Георгий Яковлевич знал их, как знал и дороги области. Ради того, чтобы им лучше работалось, он добился строительства нового здания Управления ГАИ.

Да, инициатив было немало, и командировок по области (тут знак покосился, тут выбоина...). В областной газете «Звезда» появилась постоянная рубрика, посвященная службе ГАИ. Появились разрисованные агитационные трамваи. И выставки стали проводить на тему «Водитель, дорожник, автомобилист». В саду Горького построили детскую площадку, где ребята изучали правила дорожного движения под руководством неутомимого старшего госавтоинспектора Э.М. Колотыгиной. А мосты через Каму в Перми и Березниках среди прочих членов Государственной комиссии принимал сам полковник милиции Г.Я. Моськин.

Он заслужил свои награды: от той, что получена еще в юности, – «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», – до ордена Трудового Красного Знамени и, конечно, медали «За безупречную службу» всех трех степеней. А все-таки удивляешься его мягкости, внимательности, доброте. Он не стал врачом, он возглавил ГАИ Пермской области. И области повезло. Кажется, традиция эта продолжается [1].

С Георгием Яковлевичем Моськиным я познакомилась 2 января 2021 года. Эмоции от встречи я передала своему сыну, и вот что он написал в своем очерке.

«Меня зовут Лев Ветчанинов. Моя мама работает в Управлении ГИБДД ГУ МВД России по Пермскому краю. Ее зовут Валентина, а звание – старший лейтенант полиции.

Сначала она была инспектором пропаганды в ГАИ Соликамского района. А потом, переехав в г. Пермь, мама работала в полиции следователем.

Сейчас она инспектор Управления ГИБДД. Она отвечает за работу в СМИ. Это очень интересно и важно. Ведь за каждую поданную информацию она

несет ответственность. Она знает про все автомобильные аварии, которые происходят в нашем крае. Передает сведения об этих ДТП корреспондентам на радио, телевидение и в газеты. Кроме того, мама и ее коллеги из отделения пропаганды проводят много мероприятий для детей, обучают их правилам дорожного движения. Часто слышу от нее про работу с ветеранами ГАИ, про поездки в курируемую зону, про предупреждение аварий с маленькими детьми, про героические поступки сотрудников ДПС в обычной жизни.

Вечером, вернувшись домой из школы, часто вижу ее усталой и сосредоточенной. Такая служба. В любой момент может прийти сообщение о какой-нибудь беде на дороге, и тогда снова звонки в дежурную часть, корреспондентам... Не зря в одной известной песне поется: «Служба – дни и ночи...».

Вот и под новый год. Мама, встретив бой курантов, посидела еще немного за столом и отправилась спать, 1 и 2 января у нее дежурство.

Вечером 2 января она пришла хоть и уставшая, но приятно возбужденная. В глазах горел огонек. И на мой вопрос она рассказала...

2 января дежурство было особенным. Маме и ее руководителю выпала почетная миссия поздравить заслуженного ветерана Госавтоинспекции Георгия Яковлевича Моськина, который отмечал свой 93-й день рождения. Георгий Яковлевич больше четверти века возглавлял областную ГАИ. И вот уже которое поколение гаишников чувствует его. Он не знает их, но познакомившись, сохранит в памяти их имена и отчества. В свои 93 года он галантный кавалер, декламирует стихи. Помнит должности и называет по отчеству многих руководителей, с которыми служил долгие годы. Вспоминает и увлекательно рассказывает про разные события в жизни и работе.

Мама, достав телефон, показала мне видеообращение Георгия Яковлевича к действующим сотрудникам ГИБДД. В нем бывший начальник благодарит коллег за оказанное внимание. Сообщает, что Пермская область всегда находилась на хорошем счету у Москвы. Обращается к инспекторам ДПС с напутствием не судить «под одну гребенку» водителей-нарушителей. К одним, допустившим мелкие огрешности, достаточно применить внушение, и такая беседа надолго водителю прибавит внимания на дороге. А к злостным – кто нарушает правила обгона и проезда перекрестков – спрос по всей строгости, ведь именно эти нарушения уносят жизни людей. В завершение прочитал четверостишие – поздравление с наступившим Новым годом!

Конечно, передо мной на видео было выступление пожилого человека, встретив которого на улице, вряд ли подумаешь о его героическом прошлом и, к сожалению, немного людей осталось в ГАИ, кто помнит его лично. Но имя Георгия Яковлевича Моськина звучит как легенда!

Мамин рассказ, ее положительные эмоции подвигли меня побольше узнать об этом человеке. И вот передо мной книги «Страна 59», «Государственная инспекция безопасности дорожного движения. История и современность» и «ГИБДД от «А» до «Я». Энциклопедия 80-летней истории». Это издания пермских авторов, посвященные юбилейным датам Госавтоинспекции. В каждом из них значительное место уделено этому удивительному человеку.

И вот что я понял. Чтобы быть героем, не обязательно совершать подвиг. Порой обычный труд человека, которому он отдает свои силы и знания, уважение к людям, работающим в одной команде, взаимовыручка и поддержка, сохранение жизней, обеспечение безопасности на дороге, превращает человека в Героя и Легенду!»

Наши ветераны – это наше все! Это наставники, люди, с которыми можно поговорить по душам, поделиться. У них нет безвыходных ситуаций. Они дарят нам опыт, позитивный взгляд на жизнь и понимание, что все проходит, запоминается только хорошее.

Литература:

1. Н. Гашева, В. Михайлюк. Страна 59. Книга об истории ГИБДД ГУВД Пермской области. – М.: «Звезда», 2000.



Сергей Александрович Денисов,
ветеран службы ГАИ-ГИБДД
ОМВД России по г. Ноябрьску,
майор милиции в отставке

ОТДЕЛ ГИБДД (ГАИ)

История современной Государственной инспекции безопасности дорожного движения как самостоятельной службы, входящей в систему Министерства внутренних дел Российской Федерации, берет начало 3 июля 1936 года, когда Постановлением Совета народных комиссаров СССР утверждено Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД Союза ССР.

Согласно этому документу на Госавтоинспекцию возлагались следующие задачи:

борьба с авариями и хищническим использованием автотранспорта;

разработка технических норм и измерителей эксплуатации автотранспорта;

наблюдение за подготовкой и воспитанием шоферских кадров;

количественный и качественный учет автотранспорта.

С того знаменательного дня прошло уже более 80 лет, но в основе деятельности службы ГАИ остаются задачи, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов.

История существования и деятельности ГАИ-ГИБДД отдела МВД России по г. Ноябрьску, конечно, значительно короче истории службы страны в целом, но и в ней насчитывается немало славных и героических страниц.

Первый штатный инспектор ДПС в поселке Ноябрьский появился летом 1981 года. Им стала старшина милиции Надежда Даниловна Деревенец, прибывшая переводом из г. Вуктыл Коми АССР, где работала водителем в пожарной части. На новом месте она трудилась очень успешно, практически в одиночку, доказывая нерадивым водителям, что на таежных зимниках тоже существуют закон и порядок.

В 1983 году создан Ноябрьский городской отдел внутренних дел, на должность старшего госавтоинспектора назначен старший лейтенант милиции Н.Ф. Мельников, ранее работавший в г. Чебаркуль Челябинской области.

Постепенно в коллектив ГАИ прибывали новые сотрудники: Н.Н. Белявский, бывший води-

тель начальника милиции, И.В. Мураль, направленный на службу в ОВД трудовым коллективом Управления технологического транспорта НГДУ «Холмогорнефть» ПО «Ноябрьскнефтегаз», В.А. Кропачев и С.Н. Рагулин, переведшиеся из Ялуторовского ГРОВД.

Аварийность в 80-е годы была высокой. Одна из причин – плохое состояние проезжих частей дорог региона.

Вот, что писала в феврале 1988 года окружная газета «Красный Север» об одной из типичных дорог Ямала – Уренгой-Коротчаево: «...На всем ее протяжении – огромные выбоины, разбитые плиты, торчащая арматура, которая протыкает шины и бьет по стеклам автомобилей. Уровень обочины значительно, на 20-30 см, ниже уровня проезжей части, что способствует опрокидыванию транспортных средств и усугубляет последствия происшествий. Обочины и кюветы завалены различным строительным мусором. Ни один из примыкающих подъездов к основной дороге не обустроен знаками приоритета. Особую тревогу вызывает состояние мостов через водотоки и овраги, так как на них отсутствуют колесоотбойные брусья и перильные ограждения, проезжая часть заужена. Непосредственно перед въездами на мосты имеются глубокие рытвины».

Дороги Ноябрьского региона ничем не отличались от новоуренгойских. Достаточно посмотреть на автодорогу «город Ноябрьск – микрорайон Вынгапуровский», до сих пор являющуюся самой неблагополучной в регионе.

Вторая причина – низкая транспортная дисциплина. Водители, пользуясь тем, что подразделение ГАИ в силу своей малочисленности не в состоянии обеспечить эффективный контроль за движением на всех участках автодорог одновременно, не спешили выполнять требования правил дорожного движения. Бичом являлось употребление спиртных напитков за рулем.

«Красный Север» о сложившейся неблагополучной ситуации в Ноябрьском регионе в том же номере писал: «...работники ГАИ, естественно, не могут уследить за всеми. 19 декабря прошлого (1987-го) года, в 15 км от поселка Ханымей водитель Пушкарев, управляя автомобилем «Жигули» в нетрезвом состоянии, врезался в стоящий на обо-

чине дороги трактор. В результате наезда два пассажира погибли, а сам Пушкарев и еще один пассажир доставлены в тяжелом состоянии в больницу».

В октябре 1987 года на должность начальника отделения ГАИ назначен молодой, энергичный и напористый капитан милиции Сергей Григорьевич Смолянский. Именно с его именем связано дальнейшее становление и укрепление подразделения как слаженного, хорошо управляемого и готового выполнить любые поставленные перед ним задачи коллектива.

При Смолянском впервые получен служебный автомобиль ГАИ, вазовская «семерка», оснащенный всем необходимым для осуществления эффективного надзора за дорожным движением – от новейшего для того времени скоростемера «Барьер-М» в деревянном ящике-дипломате до пластмассовой рулетки для измерения расстояний на местах совершения ДТП при любой непогоде.

Кроме того, при активной поддержке городских властей и руководства «Ноябрьскнефтегаза» Смолянскому удалось воплотить в жизнь еще одно нововведение, сыгравшее огромное значение в стабилизации обстановки на дорогах. На деньги нефтяников для нужд ГОВД приобретен санитарный автомобиль РАФ, который использовался в качестве передвижного милицейского пункта ГАИ. В один экипаж на нем вместе с инспекторами ДПС В.Г. Растегаевым и В.Х. Якуповым входили врачи-наркологи медико-санитарной части объединения. Такая мобильная группа с легкостью передвигалась по всем автодорогам региона и своевременно поспевала на помощь любому наряду ДПС, задержавшему нетрезвого водителя на самых отдаленных участках несения службы. Освидетельствование на предмет установления алкогольного опьянения производилось на месте, а затем в зависимости от степени опьянения решался вопрос, куда его определять – доставить домой или оставить в медицинском вытрезвителе.

Еще Сергей Григорьевич ввел в практику проведение регулярных выступлений своих подчиненных в трудовых коллективах города на тему обеспечения безопасности дорожного движения. Причем лично подавал пример в этом нововведении. Смолянского знало в лицо все население города, а ведь тогда еще не существовали местные теле- и видеоканалы.

Меры, направленные на обеспечение безопасности движения и укрепление дисциплины среди водителей, предпринимаемые немногочисленным коллективом ГАИ, принесли положительные результаты.

Водители стали меньше употреблять алкоголь за рулем, на дороге укрепилась взаимовежливость,

а в отношении пешеходов у них вообще проявилась удивительная забота – начали останавливаться и пропускать их через проезжую часть даже там, где пешеходные переходы отсутствовали. Пешеходы, в свою очередь, приободрились и начали бесстрашно перебежать улицы где придется.

Ноябрьск стали называть городом непуганых пешеходов. Впоследствии водители осознали, что правила дорожного движения должны соблюдать все участники движения, и начали безжалостно давить пешеходов, даже переходящих дорогу на зеленый сигнал светофора.

В августе 1992 года С.Г. Смолянскому предложили перейти на руководящую должность в ГАИ УВД Тюменской области. Своим преемником он видел неравнодушного и грамотного специалиста, под стать себе, который смог бы продолжить и развить заложенные им добрые начинания.

Таковым стал капитан милиции Владимир Владимирович Сафронов, служивший старшим госавтоинспектором отделения ГАИ УВД Ямало-Ненецкого автономного округа, глубоко порядочный, честный и образованный человек. За время нахождения в должности он ни разу не повысил голос ни на своих подчиненных, допустивших прегрешения по службе, ни на злостных нарушителей ПДД, придумывающих себе оправдание, ни на заблудшего посетителя, пристающего с глупыми вопросами.

Неравнодушие Сафронов проявил с первых дней своего пребывания в новой должности. Дело в том, что отделение ГАИ тогда размещалось в двух-трех тесных кабинетах на 3 этаже здания ГОВД. Это было очень неудобно как для сотрудников, так и для посетителей, кроме того, отражалось на имидже службы. Новый начальник срочно начал подыскивать более просторное и приспособленное для эффективного обслуживания граждан здание. И уже очень скоро сотрудники ГАИ отмечали новоселье в промзоне города в здании АТП № 2. Подразделение располагается здесь и в настоящее время.

Тем временем количество транспорта в городе увеличивалось. Ноябрьск даже стали называть вторым после Лос-Анджелеса городом по количеству транспортных средств на душу населения. Людей, впервые оказавшихся в городе, всегда поражал и изумлял вид ноябрьских дворов, заставленных «железными конями» вдоль и поперек в несколько рядов.

При таком количестве автотранспорта неуклонно росла и аварийность. Кроме того, с развалом Советского Союза зародившаяся в центре организованная преступность стала подбираться и к благополучному Ноябрьску. В первую очередь, ее интересовали нефть и газ. Тихая и относительно

спокойная жизнь закончилась. В городе объявились многочисленные бандитские группировки, вымогатели т.д. Нередко ночную тишину в спящем городе прорезывали оружейные выстрелы. Все преступления совершались либо на автомобилях, либо с помощью автомобилей. Трудящееся, законопослушное население Ноябрьска необходимо было защитить от преступного произвола.

У существующего на тот момент немногочисленного взвода ДПС сил явно не хватало.

И тогда, в 1994 году, в структуре ГАИ создано крупное строевое подразделение, способное дать достойный отпор разгулявшемуся криминалу, – рота дорожно-патрульной службы. Ее возглавил майор милиции В.А. Руди, его заместителем назначен лейтенант милиции И.В. Мураль.

Тогда впервые в истории ГАИ города был осуществлен прием на службу значительного количества сотрудников из числа гражданской молодежи. Майор В.А. Руди лично беседовал с каждым кандидатом, стараясь отобрать в подразделение лучших из лучших.

Именно тогда на службу пришли сотрудники, которые со временем зарекомендовали себя только с хорошей стороны, стали профессионалами в своем деле и в последующем были выдвинуты на руководящие должности: Д.В. Новицкий, Ю.А. Вахонин, В.А. Чайников, О.Д. Ломоносов, А.Н. Павлечко, А.Н. Болотов, И.З. Ибрагимов, Р.Х. Ярмухаметов, С.А. Гербовец, С.Ю. Ведров, В.К. Эрматов.

В составе роты образовали внештатную дежурную часть для более качественного использования имеющихся сил и средств. Плотность выставления нарядов на дорогах резко увеличилась, заметнее стал и порядок на них. В июле 1995 года внештатная дежурная часть преобразована в штатную.

Уже очень скоро по наступившему на дорогах порядку всем стало ясно, что рота блестяще справляется с поставленными перед ней задачами. Здесь достаточно вспомнить и привести следующий малоизвестный факт. В те годы еще сохранялась территориальная подчиненность горрайорганов милиции ЯНАО Управлению внутренних дел Тюменской области. В июне 1997 года служебная деятельность органов внутренних дел всей Тюменской области, в том числе и Ноябрьского ГОВД, подвергнута комплексной проверке центральным аппаратом МВД России. Один из выводов комиссии однозначно констатировал факт, что качественный уровень подготовки инспекторского состава ДПС северных регионов значительно выше, чем на юге области.

Вторая половина 90-х годов ознаменовалась началом реформирования службы. Первый ее этап

начался в 1998 году. 1 июня вышел приказ министра внутренних дел страны № 329 «О реформировании деятельности ГАИ МВД РФ». Именно им определена главная задача службы – защита законных прав и интересов участников дорожного движения. Приказом установлены основания для останова транспортных средств сотрудниками милиции. Бесцельная остановка запрещалась и расценивалась как нарушение служебной дисциплины.

А через полмесяца вышел Указом Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711, которым утверждалось Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Согласно Указу служба поменяла свое название. Изменение названия являлось не просто формальностью, а еще раз подчеркивало важность новых задач, возложенных на Госавтоинспекцию. Главными задачами новой службы стали:

защита законных прав и интересов участников дорожного движения;

обеспечение бесперебойного и безопасного процесса дорожного движения;

оказание помощи участникам дорожного движения.

В подразделении ГАИ развернута работа по изучению текста данного документа личным составом. И хотя в нем четко было сказано, что сотрудники ГАИ переходят в ГИБДД автоматически, в Ноябрьске почему-то пошли по другому пути – путем проведения с ними внеочередной служебной аттестации. Впрочем, этот экзамен выдержали все. Работников, не прошедших аттестацию, в итоге не оказалось.

Объявление о реформировании службы не осталось пустым звуком. Повсеместно ведомственными документами начали внедряться мероприятия, направленные на совершенствование ее деятельности и укрепление доверия населения. Одним из таких мероприятий стало введение телефона доверия, на номер которого мог позвонить любой гражданин и пожаловаться на неправомерные, на его взгляд, действия сотрудника Госавтоинспекции. В Ноябрьске таким был определен телефон заместителя начальника подразделения. Первоначально по нему можно было звонить только в рабочее время. Для регистрации поступивших сообщений завели специальную тетрадь. Затем телефон доверия выведен на автомат и размещен у секретаря отдела.

Еще одним новшеством стало введение карточек обратной связи, предназначенных для беспрепятственного обращения граждан к руководству Госавтоинспекции по любому вопросу. Карточки были выполнены двух видов – красные и зеленые.

Красные предназначались для сообщений о ставших известными участникам дорожного движения фактах нарушений сотрудниками законности, вымогательства и т.д. На зеленых карточках, напротив, надо было писать только о добрых и отзывчивых сотрудниках, которые пришли на помощь автомобилисту в трудную минуту, например, отремонтировали в дороге путешественнику заглохший двигатель его транспортного средства, поделились служебным бензином или отогрели замерзающую в пути автоледи.

В трех местах – на входе в здание ГИБДД, на внешней стороне стены Карамовского поста и в одном из отделений Сбербанка – размещены деревянные ящики с прорезями под вид почтовых, куда каждый мог опустить заполненную карточку. Пустые бланки карточек помещались рядом с ящиками и были доступны любому гражданину.

В 90-е годы в подразделении ГАИ трудилось много замечательных, неординарных людей, оставивших после своего ухода на заслуженный отдых значительный след в коллективе и добрую память у коллег: бывший заместитель начальника ГАИ по регистрационно-экзаменационной работе, а ныне Президент нотариальной палаты ЯНАО и член Общественного совета при Управлении МВД России по ЯНАО старший лейтенант милиции С.М. Хрущев, заместители начальника ГАИ подполковники милиции А.С. Бабушкин и В.Г. Растегаев, майоры милиции Н.В. Макаров (много лет руководивший работой стационарного поста «Карамовский»), С.А. Денисов и А.Н. Зубов, прибывший в 1994 году после окончания Краснодарской средней специальной школы милиции лейтенант милиции В.Н. Царяпин, выпускник Нижнетагильской средней специальной школы милиции лейтенант милиции Э.В. Сергеев, прибывший переводом из Ставропольского края лейтенант милиции В.М. Сарнов и из Чувашии лейтенант милиции О.А. Киреев, перешедший из отдела организации работы участковых инспекторов капитан милиции С.В. Гулеватый. В коллектив органично влился уволившись в запас после армейской службы в рядах российского парашютно-десантного батальона в составе многонациональных сил по поддержанию мира УНПРОФОР в бывшей Югославии В.И. Пахомов. Трудовые коллективы города направили на службу своих достойных посланцев: О.В. Логинова, И.А. Сухового, В.И. Яковенко, М.А. Соколова.

За прошедшее время сменилось несколько руководителей ГАИ-ГИБДД: подполковник милиции А.В. Иванов (1994-2000 гг.), подполковник милиции С.С. Женихов (2000-2004 гг.), подполковник

милиции А.В. Шинкаренко (2004-2007 гг.), подполковник полиции С.Н. Шевцов (2007-2014 гг.).

С 2015 года подразделение возглавляет подполковник полиции В.В. Перепелица. После выпуска из ноябрьской средней школы № 8 в 1990 году он поступил в Луганский государственный университет – филиал Харьковского института радиоэлектроники, который успешно закончил. Срочную службу проходил в прославленной дивизии им. Дзержинского. В марте 1997 года поступил на службу в Ноябрьский ГОВД на должность инженера-программиста. Наставником за ним был закреплен старший инспектор-дежурный капитан милиции С.А. Денисов.

В самом начале того же года в МВД России введена в действие новая система учета совершенных дорожно-транспортных происшествий, поэтому для молодого лейтенанта Вадима Перепелицы разработка и перевод карточек учета ДТП с бумажных носителей в электронный формат явилось первым серьезным испытанием, с которым он блестяще и в короткие сроки справился. Компьютерные технологии широко и стремительно внедрялись в повседневную жизнь милиции.

Во время проводившейся в июне 1997 года комплексной проверки деятельности органов внутренних дел Тюменской области, о которой уже упоминалось выше, способного специалиста заметил начальник отдела ГАИ УВД Ямало-Ненецкого автономного округа подполковник милиции Ю.С. Кулюпин и пообещал, что со временем заберет его в свой аппарат. Так оно и получилось. В 2000 году Вадим Владимирович получил соответствующее предложение и переехал на новое место жительства в Салехард, где дослужился до должности начальника регионального отдела информационного обеспечения ГИБДД Управления МВД по ЯНАО.

До сих пор Вадим Владимирович вспоминает одно из своих первых вечерних дежурств по надзору за дорожным движением в г. Ноябрьске. Старшим патрульного наряда у него оказался командир взвода ДПС старший лейтенант милиции О.В. Логинов.

В 2015 году Вадиму Владимировичу поступило предложение возглавить родной коллектив, он с благодарностью его принял.

Заместителем начальника отдела ГИБДД является майор полиции Д.В. Зеленев. В 2002 году сразу после окончания Губкинской средней школы № 2 поступил в Тюменский юридический институт МВД России. По окончании обучения назначен на должность оперуполномоченного оперативно-разыскной части в УВД России по ЯНАО. Службу в

ГАИ начал с 2012 года на должности инспектора ДПС ОГИБДД по г. Губкинскому. В 2014 году переведен на должность инспектора по ИАЗ ОГИБДД г. Губкинский, в 2017 году назначен на должность начальника ОГИБДД г. Муравленко. Хорошие показатели в работе способствовали служебному и профессиональному росту, и в 2020 году он получил предложение занять должность, на которой находится и поныне.

– Произошедшее реформирование МВД России, в результате которого милиция преобразована в полицию, не изменила главные задачи службы ГАИ-ОГИБДД. Они остались прежними, нацеленными на защиту законных прав и интересов участников дорожного движения, – рассказывает Дмитрий Владимирович. – Другое дело, что поменялись методы достижения этих задач. В период построения правового и гражданского общества в стране наши работники в своей повседневной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения стали активнее применять имеющиеся на вооружении современные технические средства, приборы видеодетекции. Для быстрого установления фактов нахождения водителей транспортных средств в состоянии опьянения к нам поступили модифицированные алкотестеры.

Одновременно повысились требования к образовательному уровню инспектора ДПС – наличие высшего юридического образования стало обязательным. Сотрудники специализированных подразделений ОГИБДД должны иметь высшее профильное образование. К примеру, специалисты отделения технического надзора за автотранспортными средствами – высшее техническое образование, а специалисты дорожной инспекции – высшее автодорожное.

– Знаете, участники дорожного движения должны видеть в работнике ГАИ того самого милиционера, воспетого советскими писателями в книгах, который готов в любую минуту прийти на помощь, – продолжает свой рассказ Дмитрий Владимирович Зеленев. – Мы воспитываем своих сотрудников так, чтобы они могли общаться и свободно, в культурной и вежливой форме, выстраивать диалог с любыми категориями водителей. Но это вовсе не значит, что при встрече с хамами мы пойдем у них на поводу. Любое проявление неуважения к закону, к правам других участников дорожного движения, неповиновения в отношении самих сотрудников полиции должно быть жестко пресечено, а виновный привлечен к ответственности. Известно, что безнаказанность порождает совершение нового противозаконного акта, и далее все разворачивается по спирали.

Созданная без малого четверть века назад рота ДПС, получившая в 1998 году статус отдельной, до настоящего времени играет огромную, порой незаменимую, роль в обеспечении общественного порядка и стабильности в городе. Именно ее сотрудники первыми приходят на помощь попавшим в беду людям, зачастую не жалея сил и времени, а порой и собственной жизни.

В 1999 году легендарный майор Руди ушел на заслуженный отдых. Его сменил кадровый военный, выпускник Омского общевоинского командного училища старший лейтенант милиции С.Н. Кравчук. В 2009 году подразделение возглавил капитан милиции В.В. Левченко, когда-то сам начинавший службу простым инспектором ДПС. Затем эту должность занимал майор полиции А.В. Козыренко, честный, справедливый и глубоко порядочный человек, очень уважаемый в коллективе. Для него Ноябрьск тоже родной город. Он здесь учился в средней школе № 11, отсюда ушел в армию. Срочную служил в составе героической, овеянной боевой славой Майкопской отдельной мотострелковой бригаде, принимал участие в боях в первой Чеченской кампании. Получил прекрасное образование в Уральском (бывшем Свердловском) юридическом институте.

За время службы Козыренко проявил себя как честный, справедливый и глубоко порядочный руководитель, уважаемый в коллективе. Майор полиции Козыренко в отделе МВД России по г. Ноябрьску известен как занимающий активную жизненную позицию сотрудник. Его часто можно было видеть на экранах телевизоров, где он доводил до населения ситуацию с аварийностью на дорогах города, грамотно и по существу отвечал на вопросы горожан.

Александр Владимирович всю жизнь дружит со спортом, выступал в составе сборной команды УВД ЯНАО на всевозможных всероссийских соревнованиях и чемпионатах, организуемых и проводимых МВД России. За последние годы он дважды представлял автономный округ на соревнованиях по зимнему служебному многоборью в Вологде и Ижевске и дважды по служебному летнему биатлону и в легкоатлетическом кроссе в Ярославле и Уфе.

Сейчас, когда служба позади, решил остановиться на одном, очень серьезном виде спорта – забегах на марафонские дистанции. Оказывается, такие проводятся достаточно часто, в том числе и в нашем Уральском федеральном округе, например, в Первоуральске под названием «Европа – Азия».

С 2019 года строевым подразделением руководит майор полиции Н.В. Атласюк, честный, спра-

ведливый, глубоко порядочный и уважаемый в коллективе человек.

В служебной деятельности ему всегда есть кого опереться. Его заместители, профессионалы своего дела, опытные и грамотные майоры полиции У.С. Аетбаев и Ю.С. Кудряшов, помощник по технической части – майор полиции Р. Яушев.

В долгой служебной биографии Игоря Соколова, поступившего на службу в милицию в 1995 году, масса примеров умелого раскрытия преступлений, в том числе и тяжких. А уж количество водителей, задержанных за управление транспортом в состоянии опьянения, он уже и сам не сосчитает. Бывало так, что за одну дежурную смену он вытаскивал из-за руля как минимум по два-три таких горе-нарушителя.

Однажды он остановил известного в городе журналиста Ю.В. Бабаскина. В общей сложности водитель и инспектор общались около часа, сначала в наркологическом отделении, а затем на штрафной стоянке, куда определяли на ночь ставший ненужным автомобиль. Бабаскин был так восхищен вежливостью и четкими, отлаженными действиями Соколова, что даже посвятил ему отдельный очерк в своей книге «Люди, которых люблю», вышедшей в свет в 1999 году.

В другой раз его внимание привлек двигавшийся по улице автомобиль ВАЗ-2108, у которого отсутствовала водительская дверь. Быстро догнав и поравнявшись с ним, Игорь заглянул в салон. За рулем сидел парень-азербайджанец, который в ответ ему широко улыбнулся и приветливо помахал рукой. Такие вольности Игорь не спускал никому и решил остановить и проверить его. Естественно, водитель оказался пьян. Но самое интересное началось позже. Доставив его на освидетельствование в приемный покой горбольницы, инспектор стал

дожидаться очереди к дежурному врачу, в кабинете которого уже кто-то находился. Минут через десять дверь открылась, и в коридор вышли заплаканная женщина и мужчина в прокурорском мундире. Едва женщина увидела сидящего на скамье пригорюнившегося кавказца, как сразу закричала: «Вот он, изверг проклятый, душегуб несчастный! Люди добрые, это он меня сегодня изнасиловал в своей машине без дверей!». Получилось так, что Игорь, задержав нарушителя правил дорожного движения, одновременно раскрыл и тяжкое преступление, заявление о совершении которого поступило в милицию час назад. Потерпевшая как раз получала от следователя прокуратуры направление на судебно-медицинскую экспертизу. Неизвестно, сколько бы драгоценного времени было потрачено на поиски преступника, не окажись Игорь Соколов в нужное время в нужном месте.

Для того чтобы выделить кого-либо из своих подчиненных из инспекторского состава ДПС Николай Владимирович даже теряет: таких, у кого хорошие показатели в работе, кто трудится, не считаясь со временем, кто ставит служебные интересы выше личных, очень много.

– Определить и назвать лучших очень трудно, но я попробую, – наконец решается командир. – Это наши ветераны Евгений Васильевич Будаев, Евгений Михайлович Стахеев. За ними следуют сотрудники помладше, но уже заявляющие о себе, Иван Викторович Телепов, Евгений Игоревич Колбаса, Эльвир Равильевич Мифтахов, Сергей Олегович Курышев. Когда эти сотрудники находятся на дежурстве, наши горожане могут быть спокойны – правопорядок в городе будет обеспечен.



Ольга Александровна Егорихина,
инспектор по пропаганде БДД
РЭО ГИБДД МО МВД России «Белокурихинский»

36 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ ЗАКОНУ – НА СЛУЖБЕ НАРОДУ!

Вспоминая ветеранов Госавтоинспекции¹ Алтайского края, нельзя не рассказать о ветеране ГАИ-ГИБДД, который стоял у истоков службы в городе Белокуриха и Алтайском крае в целом.

Юрий Ильич Зерняев родился в селе Ясная Поляна Тальменского района Алтайского края в многодетной семье. Его мать и старшие братья и сестры работали в колхозе, помогая расти и учиться младшим, а он и его два младших брата воспитывались в школе-интернате. После учился в профессиональном техническом училище, затем служил в рядах Советской Армии и смолodu привык, что совесть, мужество, ответственность и помощь ближнему – должны быть у человека на первом месте. Коллективы, где взаимовыручка и ответственность друг за друга являлись самыми важными качествами, помогли Юрию Ильичу быть простым и добродушным в общении.

Из Армии он уволился в звании старшины. И в милицию попал не сразу, по случаю.



Ю.И. Зерняев

Молодого полного надежд специалиста по комсомольской путевке направили в милицию, где уже работали три его старших брата. По специальности

Зерняев был водителем, и ему предложили работать в ГАИ Барнаульского горисполкома. Так, в декабре 1970 года старшина Зерняев приступил к исполнению обязанностей инспектора дорожного надзора. Службу нес на посту № 1 в районе площади Октября в столице Алтайского края – г. Барнауле. Основная деятельность была направлена на работу с пешеходами.

В 1974 году в связи с открытием первых подземных пешеходных переходов пришлось приучать жителей краевой столицы следовать новым правилам. Приходилось проводить работу с участниками дорожного движения с помощью киноустановки в пропагандистском автобусе, демонстрируя короткометражные фильмы об ответственности за нарушение правил дорожного движения². Этот автобус стал прототипом современного мобильного передвижного комплекса «Академия дорожной безопасности», три единицы которого путешествуют по муниципалитетам Алтайского края, помогая сотрудникам Госавтоинспекции проводить профилактическую работу среди юных участников дорожного движения и их родителей.

Юрий Зерняев аргументированно и доходчиво разъяснял пешеходам возможные последствия их нарушений. И, как правило, осознав вину за свой поступок, граждане стыдливо извинялись и давали обещание впредь следовать ПДД.

Нарушений ПДД в те времена было немало. Зимой наметало такие сугробы, что пешеходы, перебираясь через них, скатывались, как со снежной горки, и оказывались под колесами автомобилей. Приходилось наказывать таких «растяп», ведь из-за них могли пострадать водители транспортных средств, никак не ожидавшие появления пешехода. В мороз Зерняев составлял протоколы об административных правонарушениях на заледеневшей планшетке.

Однажды летом, поздно вечером, на крутом повороте площади Октября водитель грузовика с тяжелым полуприцепом не справился с управлением и транспортное средство легло на бок. В полуприцепе оказался крупный рогатый скот. Коровы разбрелись по всей площади. А постовой Зерняев всю ночь охранял цветочную клумбу от животных. Только

¹ Далее – ГИБДД.

² Далее – ПДД.

утром смогли поднять грузовик, загнать и погрузить животных, и Юрия Ильича сменили на посту.

Но не только курьезные ситуации происходили в службе постового Зерняева. В один из дней, находясь на своем посту, Юрий Ильич сумел разглядеть в толпе опасного преступника, находящегося во всесоюзном розыске. Он узнал его по ориентировке, с которой руководство ознакомило весь личный состав милиции. При задержании преступника Ю.И. Зерняев получил ножевое ранение, но заметил это только после того, как преступник был обезврежен. За поимку особо опасного преступника Юрия Ильича представили к государственной награде. От имени Президиума Верховного Союза Советских Социалистических Республик указом Президиума Верховного Совета Российской Советской Федеративной Социалистической Республики Ю.И. Зерняев награжден медалью «За отличную службу по охране общественного порядка». Его сослуживцы, которые вместе с ним несли службу в г. Барнауле, вспоминают о бесстрашии и отваге молодого постового, который в опасной ситуации мог быстро сориентироваться и принять верное решение, не причиняя вред окружающим.

До сих пор находится в первоизданном виде первый патрульный автомобиль экипажа Юрия Ильича и его сослуживца. Последний поддерживает техническое состояние и внешний вид транспортного средства.

Юрий Ильич Зерняев по праву считается одним из первых сотрудников ГАИ в г. Белокурихе и первым начальником этого подразделения.

В 1978 году после введения должности старшего инспектора дорожного надзора Ю.И. Зерняев для прохождения службы направлен в Белокуриху. Примечательно, что первая дежурная смена в городе-курорте совпала с днем его рождения.

Служба была нелегкая, ведь здесь отсутствовало отдельное подразделение Госавтоинспекции. Без помощи общественности не так-то просто навести порядок на дорогах. Ежедневно сотрудники поселкового отделения милиции, состоящего их трех человек, среди которых был Зерняев, в личное время проводили пешие рейды профилактического характера, направленные на выявление нарушителей. Только в 1980 году выделен патрульный мотоцикл с коляской, оборудованный рацией, громкоговорящей установкой и маяком. Понемногу жители и гости Белокурихи стали более дисциплинированными на дорогах.

В 1985 году в курортной Белокурихе появилось два светофора, это событие, как установка дорожных знаков и нанесение дорожной разметки,

находилось под пристальным вниманием и чутким руководством строгого инспектора Зерняева, который настаивал на обустройстве улично-дорожной сети, ведь узкие извилистые улочки выходили на главную дорогу, знаков приоритета не было, а транспорта в городе год от года становилось все больше и больше, количество дорожно-транспортных происшествий увеличилось. К развитию в Белокурихе улично-дорожной среды Юрий Ильич приложил много усилий.

Ближе к 1990 году, в эпоху перемен, отдел милиции в городе отделился от Смоленского района и стал самостоятельным. В 1993 году в Белокурихе в городском отделе внутренних дел образовано отделение ГАИ, увеличен штат инспекторов. В 1994 году создано подразделение регистрационно-экзаменационного отделения ГАИ.

За время службы Юрия Ильича в подразделении ГАИ произошло много перемен – это и смена названия на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения – ГИБДД, и новшества в административном законодательстве, и многое другое, только руководитель службы ГИБДД Юрий Ильич Зерняев оставался бессменным.

– Раньше мы все работали за идею! Воспитали так. Не считались с личным временем, работали по совести! – говорил Зерняев.

О своем коллективе он отзывался очень тепло, говорил, что все ребята работающие, дружные, порядочные, что работать раньше было легче, водители были законопослушнее, карательные меры применялись только к злым нарушителям ПДД, при наказании всегда учитывались личность и характер нарушителя. Водитель, попавший в беду на дороге, будь то прокол шины или дорожная авария, всегда мог рассчитывать на помощь со стороны Зерняева.

– Самое главное в нашей службе – человеческий фактор. Инспектор на линии – главный помощник для водителей и пешеходов. В годы нашей службы мы могли и дорожку песком посыпать, и стекло солью потереть, если замерзло. Вот и сегодня, чтобы тебя уважали, надо быть ориентированным, в первую очередь, на помощь, – говорил Юрий Ильич о службе в ГАИ.

Граждане и коллеги очень тепло и с большим уважением отзывались об «Ильиче». Если нарушитель ПДД не соглашался с наказанием, то всегда шел к «Ильичу», как к последней инстанции, узнать его мнение и попросить совет. Юрий Ильич, внимательно выслушав, отвечал: – «Справедливое наказание. Помочь ничем не могу. Не нарушайте!».

Вроде бы и не помог, но человек не озлобился и по-другому взглянул на ситуацию. Сделал для себя правильные выводы.

Зерняев всегда переживал, если наказывали водителей, совершивших дорожно-транспортное происшествие по глупости, и сердился на водителей, допускающих грубые нарушения ПДД. Управление автомобилем в состоянии опьянения Юрий Ильич считал по праву самым злостным нарушением, и такой горе-водитель никогда не уходил от ответственности. Зачастую многие участники дорожного движения не очень доброжелательно отзывались об инспекторах дорожно-патрульной службы, особенно после того, как последние выписывают штраф за несоблюдение дорожной безопасности. Удивительно, но в отношении Юрия Ильича такое вряд ли можно было услышать.

За долгую службу в ГИБДД Зерняев научился справляться с нескончаемым потоком проблем. Контроль технического состояния транспортных средств организаций и учреждений, осуществление контроля за безопасностью дорожного движения, выявление и пресечение административных правонарушений по линии ГИБДД, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, пресечение преступной деятельности на транспорте, ежедневная трудоемкая работа с людьми – эти и многие другие задачи стояли перед начальником ГИБДД.

Во время визита в Белокуриху Президента России В.В. Путина Юрий Ильич Зерняев вместе со своими сослуживцами сумел так организовать дорожное движение и обеспечить безопасность на дороге, что запланированные мероприятия прошли на самом высоком уровне. Помощь местным полицейским оказали также сотрудники Госавтоинспекции краевого аппарата, многих районов и городов Алтайского края.

В марте 2006 года подполковник Зерняев ушел на пенсию, но так и не оставил службу в органах внутренних дел. Он возглавил филиал ведомственного учреждения здравоохранения «Центр реабилитации № 1». Прибывая в Центр реабилитации, сотрудники органов внутренних дел сначала всегда знакомились с Юрием Ильичем, который вежливо и уважительно встречал совершенно незнакомых ему людей как старых друзей. При этом ненавязчиво и открыто демонстрируя миролюбивое настроение и позитив. Со многими из постояльцев Зерняева долгие годы связывала крепкая дружба. Всех без исключения подкупали его смеющиеся светлые глаза, немного взъерошенные волосы, усы и улыбка, шед-

шая изнутри и как будто только для вас.

Юрий Ильич всегда находился на страже порядка на дороге, участвуя в рейдовых мероприятиях вместе с действующими сотрудниками дорожно-патрульной службы, недовольно наблюдал, как водители, не знающие ПДД, рьяно отстаивают права, когда их привлекают к административной ответственности. Строго требовал от молодых водителей соблюдения порядка на дороге и знания ПДД. Зерняев принимал активное участие в рейдовых мероприятиях Госавтоинспекции, проводил воспитательные беседы с нарушителями ПДД РФ, был бессменным членом жюри соревнований юных велосипедистов «Безопасное колесо».

Зерняев любил посещать образовательные учреждения и выступать перед учащимися с профилактическими беседами, строгим назиданием соблюдения дорожной безопасности. Юные участники дорожного движения с удовольствием слушали седовласого подполковника, задавали бесчисленное количество вопросов о его службе в ГИБДД.

Для молодых сотрудников Госавтоинспекции он являлся примером и наставником, говорил, что сотрудники ГИБДД должны быть юридически грамотнее нарушителей, спокойнее и выдержаннее. Некоторые водители грубо, с нецензурной бранью могли обратиться к госавтоинспектору, провоцируя его на ответные действия. Зерняев настаивал на том, что не следует уподобляться нарушителям, необходимо демонстрировать отвагу, честь и достоинство.

Оглядываясь назад, Юрий Ильич вспоминал только хорошее, говоря, что хорошего всегда больше, просто нужно научиться его видеть там, где не очень заметно.

За 36 лет службы подполковник милиции в отставке Зерняев Юрий Ильич отмечен 68 благодарностями, поощрениями и наградами, и это только те, которые вписаны в трудовую книжку этого добросовестного, порядочного сотрудника органов внутренних дел. А сколько благодарных слов и отзывов можно услышать от горожан, которым он помог.

25 мая 2020 года Юрий Ильич Зерняев ушел из жизни, навсегда оставив яркий пример служения закону и народу в сердцах многих людей.

Земляки и коллеги Межмуниципального отдела Министерства внутренних дел «Белокурихинский» будут помнить человека слова и дела, настоящего офицера и гражданина!

Ирина Александровна Егорова,
студентка 4-го курса факультета журналистики
Кубанского Государственного Университета

Ирина Викторовна Заватская,
начальник ОПБДД и ВСМИ УГИБДД ГУ МВД России
по Краснодарскому краю

СОХРАНИМ ИСТОРИЮ ВМЕСТЕ

По итогам первой учредительной конференции ветеранов 14 июня 1991 года принято решение о создании Краснодарской краевой общественной организации ветеранов органов внутренних дел (далее – Организация). Исходя из Устава, Организация является добровольным некоммерческим самоуправляющимся общественным объединением ветеранов системы МВД, созданным на основе общности их профессиональных и жизненных интересов [1].

Основные цели Организации – помощь ветеранам, членам их семей и семей погибших сотрудников и воинов в решении социальных проблем, а также активное содействие в укреплении правопорядка, в воспитании молодых сотрудников и военнослужащих [1].

В Управлении краевой Госавтоинспекции одновременно создана первичная ветеранская организация, которой руководит Совет Ветеранов.

Организация создана с целью сохранения памяти о выдающихся сотрудниках и об истории их службы в подразделениях органов внутренних дел. Немаловажно, что деятельность участников объединения также заключается в том, чтобы воспитывать юных участников дорожного движения и помогать начинающим сотрудникам, передавая свой опыт.

Первым председателем Организации избран ветеран ГАИ, пенсионер МВД подполковник милиции в отставке Альвиан Германович Коблов, закончивший службу в 1985 году в должности начальника отдела пропаганды УГИБДД УВД Краснодарского крайисполкома. В Организацию вошли 12 человек, делопроизводством занимался непосредственно сам председатель Совета ветеранов, остальные члены Организации вели работу по другим направлениям.

За тридцать лет численность Организации выросла до 64 человек. На данный момент и на регулярной основе наставническую функцию с кадрами УГИБДД по Краснодарскому краю ведут Юрий Милентьевич Ильченко и Александр Васильевич Родиончев.

Юрий Милентьевич, полковник милиции в отставке, вышел на пенсию в 1991 году с должно-

сти начальника УГИБДД, в дальнейшем возглавил некоммерческий фонд «Кубаньдорбезопасность» и внес огромный вклад в создание материальной базы и развитие ветеранского движения.

Александр Васильевич Родиончев, подполковник милиции в отставке, вышел на пенсию в 2004 году с должности заместителя начальника отдела технического надзора УГИБДД, в настоящее время является председателем Совета ветеранов и на протяжении долгих лет также хранителем тематического Музея истории ГАИ Кубани. Музей на территории УГИБДД по Краснодарскому краю открыт по инициативе ветеранов службы дорожной безопасности 10 ноября 2008 года.

Александр Васильевич сегодня вспоминает о сложной и кропотливой работе по созданию музея: «Когда было принято решение создать музей для воспроизведения наглядной истории, нам предстояло найти информацию о первых начальниках нашего Управления. Для этого мы поднимали архивы фотографий, собирали по крупицам исторические документы и предметы, часами ходили по кладбищам в поисках имен и фамилий. Это была колоссальная работа, зато теперь подрастающее поколение будет изучать историю. Все мы люди и должны знать, в каком обществе живем!».

С начала открытия для школьников и студентов, коллег из других регионов, сотрудников районных Госавтоинспекций, молодых инспекторов ДПС организовываются часовые экскурсии. В книге посетителей музея сотни положительных отзывов со словами благодарности от гостей. Особенную радость вызывает посещение музея у школьников и студентов, каждый стенд охватывает основные пути развития службы ГИБДД. У подрастающего поколения есть возможность познакомиться с историей Госавтоинспекции, в коллекции музея присутствуют экземпляры формы, атрибутов, оборудования, которым пользовались сотрудники при выполнении служебных обязанностей при зарождении и становлении службы, оригиналы приказов, касающиеся организации безопасности на дорогах, фотоматериалы, фиксирующие деятельность ГИБДД во время ключевых событий страны в 21 веке.

В экспозицию музея входят мотоциклы и отреставрированный вертолет «Ми-2», который нес службу в составе первого вертолетного взвода отдельного дивизиона дорожного надзора ГАИ УВД Краснодарского крайисполкома в 1978 году.

7 июля 2009 года также по инициативе Совета ветеранов на территории Управления краевой Госавтоинспекции открыт мемориал, посвященный сотрудникам Госавтоинспекции, погибшим при исполнении служебного долга и отдавшим жизнь за правопорядок на дорогах России. Композиция непростая: инспектор ГИБДД сидит на мотоцикле, одна его рука на руле, другой он держит рацию, а сзади уходит в бесконечность дорога... Возможно он остановился, чтобы получить срочное сообщение от дежурного о преступлении, чтобы незамедлительно выдвинуться на задание, с которого может и не вернуться. Это собирательный образ сотрудника Госавтоинспекции, который несет дежурство в любую погоду и в любое время суток. Композиция установлена на постаменте с символом патрульных автомобилей – сине-красной мигалкой. Памятник «Рыцарь дорог» возведен на пожертвования сотрудников и ветеранов ГИБДД края. Автор мемориала – скульптор Валерий Пчелин, который в процессе работы познакомился с семьями погибших, услышал воспоминания сослуживцев и был искренне впечатлен мужеством и благородством кубанских инспекторов.

В настоящее время у мемориала проходят все торжественные мероприятия, связанные с Госавтоинспекцией. Памятник входит в состав музейного комплекса ГАИ-ГИБДД Краснодарского края. Его посещение с историей о подвигах инспекторов Госавтоинспекции обязательно для школьников и студентов после осмотра музея. Каждая экскурсия заканчивается профилактической беседой о соблюдении дисциплины на дорогах.

Огромную профилактическую работу ветераны осуществляют с юными инспекторами движениями, поддерживая проведение краевого конкурса «Безопасное колесо».

Также по предложению Совета ветеранов проводится цикл лекций в дни служебной подготовки для сотрудников, на которых затрагиваются вопросы улучшения организации дорожного движения, совершенствования образовательного процесса и контроля за подготовкой водителей в учебных организациях края, технического осмотра.

Литература:

1. Методические материалы для первичных ветеранских организаций, входящих в структуру Краснодарской краевой общественной организации ветеранов правоохранительных органов. Краснодар, Традиция, 2018. – 136 с.



Людмила Владимировна Ермолина,
корреспондент информационного портала «Алтайская правда»

СУДЬБА

В Барнауле давно стали привычными светофоры со звуковыми сигналами для слабовидящих людей, табло обратного отсчета секунд до их переключения, а также анимационные светофоры с крупным изображением шагающего через дорогу человечка. А сколько всего их установлено на перекрестках краевого центра, сегодня знают лишь несколько специалистов отдела безопасности дорожного движения управления ГИБДД по Алтайскому краю. А вот 55 лет назад почти каждый житель города мог назвать их количество: в Барнауле работало всего четыре светофора! Именно тогда началась массовая установка этих необходимых приборов и дорожных знаков. Руководил работами фронтовик Андрей Ипатьевич Федотов.

Андрей родился в селе Шилово Калманского района 2 февраля 1926 года. Успел окончить семь классов и подростком пошел работать в колхоз. Был трактористом на маленьком тракторе «Универсал», но работал не в поле, а на зернотоке – «гонял ремень» на обмолоте пшеницы. Мужчин в селе не осталось, на больших тракторах пахали женщины, они же вязали снопы для обмолота. А летом парней в колхозе обучали военному делу вернувшиеся с фронта из-за ранения мужчины. В октябре 1943 года, когда Андрею еще не исполнилось 18 лет, его призвали в армию.

– Нас отправили на Дальний Восток, на станцию Даурия в стрелковую дивизию. Так как у меня было образование – семь классов – определили в связисты. Я попал в отдельный батальон связи, которым командовал подполковник Шрагин. В то время он, один из немногих командиров, уже закончил военную академию, был очень грамотным специалистом. Наша основная задача – обеспечивать связь между командованием дивизии и командирами подразделений. И «катушки» таскал, и на машинах кабель разматывал. Тянуть его помогали солдаты подразделения, а я следом шел с телефонным аппаратом и периодически подключался к командиру очередной части. У меня был их список по номерам: вызывали к аппарату «пятого», «десятого», фамилии произносить запрещалось. Часто сидели на телефонных аппаратах то в палатках, то в домах, то где придется, – вспоминал Андрей Ипатьевич.

– Недалеко от нас был большой плац, где раньше находилась дивизия под командованием Рокоссовского. Даже домик, где он жил, сохранил-

ся, некоторые солдаты бегали туда посмотреть. Мы тогда стояли в 12 км от границы с Китаем, захваченного японцами. Наши пехотинцы заготавливали лес, строили укрепления, а на той стороне располагались позиции японских военных. Было видно, как они суетятся, тоже что-то строят. Форма у них была отличительная: желтые куртка, сапоги и прочее обмундирование.

Когда началась война с Японией, батальон связи в составе стрелковой дивизии наступал в Манчжурии. Командовал фронтом Малиновский. Федотов с товарищами под огнем обеспечивал бесперебойную связь между нашими подразделениями, за что награжден медалью «За боевые заслуги» и орденом Отечественной войны. После капитуляции Японии в августе 1945 года их часть девять месяцев простояла на территории Китая и только в мае следующего года вернулась в Даурию.

Андрей Ипатьевич вспоминал о том времени:

– Местный народ там мелкий, слабый, но силу уважали. Часто приходили к части, пытались подружиться с советскими солдатами. У меня был друг из Калманки Дмитрий Чернов, здоровый мужик, кулаки, как кувалда. Китайцы на него смотрели с восхищением. Он положит руку на стол, а они подходят втроем-вчетвером и своими маленькими ладошками гладят его кулак. Нам было смешно, подшучивали над Дмитрием. Мы с ним потом дружили всю жизнь. После войны решили продолжить службу на Дальнем Востоке, окончили курсы младших командиров, получили погоны с первыми звездочками и уже начали обучать молодых связистов. И тут Чернов решил стать танкистом, их часть рядом стояла. Написал рапорт, его туда перевели. Но связи друг с другом мы не теряли. Демобилизовавшись, он тоже вернулся на Алтай, жил в селе Калистратиха Калманского района. Потом встречались семьями, Дмитрий часто приезжал ко мне в Барнаул.

Служба Федотову нравилась, но шли годы, и пора было подумать о создании семьи. А где найти свою суженую, если кругом пустынно, и только по железной дороге постоянно проносятся поезда, в основном, товарные? На всех разъездах стояли наши воинские части, между которыми необходимо было поддерживать постоянную связь. Невесту нашел в г. Барнауле в 1957 году. Приехал в отпуск, а двоюродная сестра Александра, которая работала бухгалтером в краевом отделе народного об-

разования, пришла на встречу к брату с подругой Валентиной. Румяная красавица с голубыми глазами, пышной русой шевелюрой и очаровательной улыбкой сразу запала в душу. Из отпуска Андрей вернулся в Забайкалье с женой. Но расписаться они смогли только через год. Вблизи части населенных пунктов не было. Позже пришлось специально ехать в местечко Хадабулак, где в местном сельсовете им, наконец, оформили официальные документы.

Первые полгода для Валентины в части работы не было, а ей хотелось чем-то заниматься: скучно сидеть дома одной, когда муж все время на службе. Даже заявление написала командованию, чтобы определили ее куда-нибудь, ведь она опытный бухгалтер. Гражданских объектов в округе не было, только стояла одна ракетная часть. Валентина Михайловна рассказывает: «Однажды под утро приснился сон, что за мной пришли, зовут куда-то. И тут стук в дверь. Она, кстати, ни у кого на замок не закрывалась. Подскочила, открыла дверь, а там посыльный: «Вас вызывают на работу, бухгалтером в КЭЧ (военное коммунальное хозяйство)». Я сказала, что согласна хоть кассиром, хоть кем, лишь бы работать. Назначили сначала простым бухгалтером, а вскоре – главным. Муж тоже рос по службе».

Потом Федотовым довелось служить в Дагестане и в г. Урюпинске Воронежской области. Так бы и меняли они военные городки, но на восемнадцатом году службы Андрея Ипатьевича началось сокращение армии. И хотя ему предлагали остаться, он принял решение демобилизоваться. Увольняемым офицерам на новом месте жительства должны были в трехмесячный срок предоставить квартиру. Сначала хотел поселиться в Воронеже, но жена настояла вернуться на Алтай. Она считала, что в Барнауле хоть и не за три месяца, но за год квартиру можно получить. И, правда, год прожили на съемных квартирах, а затем им дали жилье на Потоке. Да он и сам был рад после стольких лет скитаний вернуться на малую родину.

В Барнаул приехали в 1961 году. Валентине сразу нашлась работа в управлении лесного хозяйства, где она трудилась до самого увольнения. А старший лейтенант Федотов, как и положено, явился, в военкомат для решения своей дальнейшей судьбы. Оттуда его направили в милицию. В краевом УВД с Андреем побеседовали, а когда узнали, что в армии он окончил курсы водителей и имеет права, предложили пойти на работу в ГАИ. Приняли на должность инспектора дорожного надзора, но на посту он ни дня не стоял. С первых же дней ему поручили заняться организацией движения в г. Барнауле. Так Федотов стал ответственным за светофоры,

дорожные знаки, разметку, дорожное покрытие. И практически все время работы в ГАИ, вплоть до выхода на пенсию с должности заместителя начальника краевого управления ГАИ, занимался именно этим. Кстати, через год после демобилизации он поступил в политехнический институт на кафедру «Автомобили и трактора», изучал двигатели внутреннего сгорания, успешно защитил диплом.

– Старое здание ГАИ тогда располагалось на площади Свободы. Машин в краевом центре было, конечно, несравненно меньше, чем сейчас. По улицам ездили грузовики, немного такси, служебные «Волги» и «Победы». Отдельные «Москвичи» 400 и 401 моделей находилось в личной собственности. Массово частный транспорт стал появляться позже – когда стали активно выпускать «Москвичи» – 408 и 412 и «Жигули» первых моделей. Кстати, поначалу автомобилей не было и у службы ГАИ. Например, на весь Центральный район Барнаула имелась только одна «Волга» у начальника, а инспекторы передвигались на мотоциклах либо пешком. Зимой на мотоцикле не наездишься, поэтому на место ДТП приходилось выезжать на попутных машинах, – вспоминал ветеран.

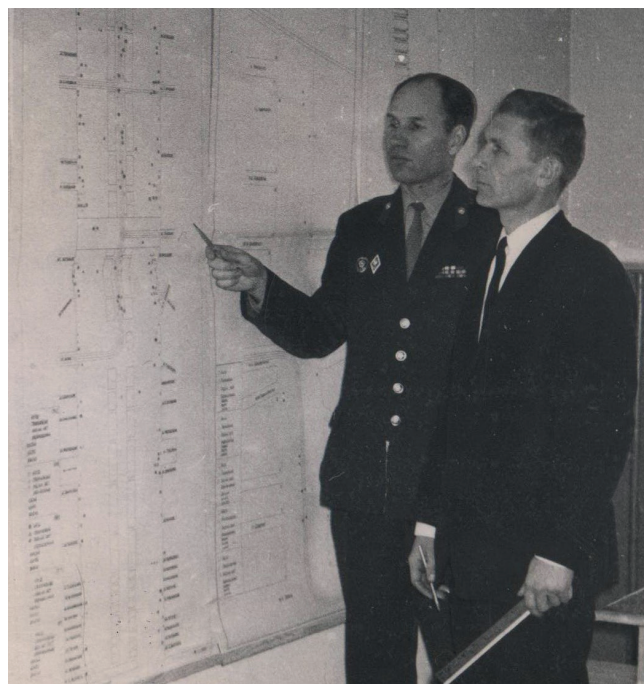


Рис. 1.

– Указательных и предупреждающих знаков, дорожной разметки и светофоров не хватало. Мне поручили развивать их сеть. Первый светофор появился на пересечении проспектов Строителей и Социалистического, второй – на Ленина и Никитина. Их заказывали в Москве, потом распределяли по самым сложным перекресткам. Но с поставками светофоров были проблемы – присы-

ляли всегда меньше, чем просили, и то не всегда. Однажды даже заказали опытную партию светофоров нашему радиозаводу.

Позже они стали появляться и по краю, в первую очередь в городах Бийске и Рубцовске, где существовала насущная проблема упорядочивания движения с помощью светофоров. Были и забавные случаи. Когда в Горняке повесили первый светофор, его укрепили не на столбе, а на подвесном тросе через перекресток. Местные бабушки долго удивлялись и не могли понять, почему перед перекрестком стали останавливаться автомобили – раньше такого никогда не было. Со временем модели светофоров менялись, и сейчас они намного ярче и красивее.

Как рассказывал Федотов, дорожные знаки тоже приходилось заказывать в столице. Он с коллегами определял места их установки, но старался не злоупотреблять запрещающими знаками. Ставили их редко, в основном обходились предписывающими и предупреждающими. Прежде чем поставить запрещающий знак – выезжали на место и на себе проверяли, как он будет работать, какие объездные пути выберет водитель, когда здесь будет висеть знак.

Свои сложности возникали даже с обустройством пешеходных переходов. Отсутствовали не только соответствующие указательные знаки, но и нечем было разметать «зебру» – отсутствовала нужная белая краска. Поэтому приходилось заказывать круглые алюминиевые колпаки, которые прибивали к асфальту по краям перехода. Это не просто, но все-таки обозначало переход, заставляя водителей снижать скорость.

– Сейчас все намного проще – есть краска для разметки, есть знаки. Еще бы водителям привить больше дисциплины в их соблюдении, – вспоминал Андрей Ипатьевич.



Рис. 2. Рабочие будни

К сожалению, даже при сравнительно небольшом количестве автомобилей на дорогах краевого центра в 60-70-е годы прошлого века люди гибли под колесами, хоть и не так часто, как в наши дни.

Федотов говорил, что особенно их беспокоили автобусы. Они ходили переполненные, пассажиры висели на подножках, иногда выпадали. Особенно часто аварии случались с автобусами, курсирующими по Змеиногорскому тракту. Федотов выезжал на место трагедии, когда надо было установить причину происшествия.

По словам Федотова, не все дороги в Барнауле были ровными, не разбитыми потоками автомобилей. Полностью был заасфальтирован лишь проспект Ленина. А вот на Красноармейском асфальтовое покрытие было только до улицы Партизанской, ниже, в сторону Барнаулки, – щебенка. Такое же покрытие вело на гору. Причем, чтобы с Красноармейского попасть на Змеиногорский тракт, надо было свернуть на проспект Социалистический, доехать до конца и там подняться в гору. Когда встал вопрос организации прямого пути с Красноармейского – нашлись противники асфальтирования дороги, ведущей на подъем. Дело в том, что во время дождя и на льду машины с трудом въезжали в гору по щебенке, и некоторым казалось, что при асфальтовом покрытии въехать будет еще трудней. Пришлось доказывать в горисполкоме, что сцепление с асфальтом у автомобилей будет выше, и они смогут проехать в любое время года и любую погоду.

Также приходилось решать вопросы с дорогами по краю. До Рубцовска вела грунтовая дорога, и порой до Барнаула оттуда добирались два дня. Теперь же по бетонной дороге, покрытой асфальтом, можно доехать в считанные часы.

Так в трудовых буднях бежали годы. Иногда домой приходил поздно, Валентина уже спала. Оставляла мужу на столе теплый ужин, часто его любимые пельмени или котлетки. По праздникам любила готовить пироги. А обязательным блюдом в их семье был борщ из квашеной капусты. Андрей Ипатьевич готов был есть его каждый день. Когда совпадали отпуска, ездили вдвоем в санатории и на курорты. Посетили Белокуруху, Прибалтику, Черное море. Однажды отдыхали в Латвии под Юрмалой.

Но основное время супруги проводили на даче. Там иногда собирались и многочисленные родственники Андрея и Валентины. Федотов первый в округе развел на даче виноград. Это стало его хобби. Потом начал обновлять сорта картофеля. Сажены, черенки раздавал родным и друзьям. Еще он любил плавать и играть в волейбол. В те годы не пропускал возможности сразиться за команду ГАИ.

Поскольку Андрей Ипатьевич нередко был занят и по выходным, в ожидании его Валентина Михайловна без дела не сидела: шила, очень красиво вышивала гладью. А сколько забавных вещичек

вязала крючком и дарила родным и знакомым – от салфеток, воротничков, игрушек до панамок.

В командировку Федотова чаще всего посылали в Рубцовскую зону. Проверял состояние работы в Новогорьевском и Волчихинском районах, от практических дел до отчетности. Работа нравилась, чувствовал себя на своем месте.

– В мое время людей в Госавтоинспекции было мало, в каждом районе была своя служба ГАИ. Потом их объединили, а сейчас существует уже полк дорожно-постовой службы, что еще лучше. Такое подразделение может оперативно решать любые задачи как в краевом центре, так и за его пределами. И автомобилей сейчас у ГИБДД достаточно, не приходится инспекторам зимой целый день на улице мерзнуть, как это было тогда. Другое дело, что число машин в крае резко увеличилось, а уровень культуры поведения на дороге снизился – поэтому у нынешних инспекторов так же много работы, как и у нас полвека назад, – говорил ветеран.

В последнее время супруги Федотовы из дома почти не выходили: возраст, болезни. Ушли из жизни многие их ровесники, но ветераны были окружены вниманием родных. Хотя Андрей Ипатьевич редко улыбался, но по жизни он был человеком общительным и компанейским.

В 2016 году Федотову вручена юбилейная медаль «70-летие Победы в ВОВ» и почетная грамота управления МВД по Алтайскому краю.

Ветеран службы ГАИ-ГИБДД, подполковник милиции в отставке Андрей Ипатьевич Федотов ушел из жизни в 2019 году, не дожив одного дня до своего 93-летия.

Более 18 лет он отдал службе в органах внутренних дел. С 1961 года прошел путь от инспектора дорожного надзора ГАИ Барнаульского горисполкома до заместителя начальника управления ГАИ УВД Алтайского крайисполкома.



Рис. 3. А.И. Федотов

ка управления ГАИ УВД Алтайского крайисполкома.



Алла Владимировна Ерохина,
инспектор отделения пропаганды БДД
отдела организационно-аналитической работы и пропаганды БДД
УГИБДД ГУ МВД России по Воронежской области

85 ЛЕТ В СТРОЮ. ВОРОНЕЖСКАЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ

85 лет назад постановлением Совнаркома СССР от 3 июля 1936 года № 1182 «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Главного Управления Рабоче-Крестьянской милиции Народного Комиссариата Внутренних дел Союза ССР» в системе милиции учреждена новая служба, основной задачей которой являлся надзор за уличным движением. Но этому предшествовала, в том числе и в Воронеже, активная борьба общественности, прежде всего в прессе, за правильную организацию дорожного движения и за обеспечение его безопасности. 28 февраля 1932 года газета «Коммуна» как орган областных властей, обеспокоенных участившимися авариями в Воронежском крае, решила посвятить проблеме аварийности большую часть полосы. Во-первых, газета поместила рисунок аварии автомобиля, врезавшегося в трамвайную мачту. Во-вторых, в небольшой статье весьма объективно охарактеризовала аварийную ситуацию на дорогах. 17 декабря 1933 года в свет выходит «Обязательное постановление Президиума Воронежского городского Совета РК и КД»: «О регулировании уличного движения в дополнение к обязательному постановлению Воронежского городского совета от 11 марта 1932 года.

В это же время активно ведется подготовка милиционеров-регулирующих. С 1936 года в системе рабоче-крестьянской милиции создаются взводы и роты РУД – первые прототипы строевых подразделений дорожно-патрульной службы.

Экзамен на получение водительского удостоверения в 1936 году проводился на улице Комиссаржевской прямо в центре города. В Воронеже, как и в других городах, с 1938 года существовал взвод регулирования уличного движения, сотрудники которого осуществляли ручное регулирование движения, так как технических средств регулирования в городе практически не существовало.

С началом Великой Отечественной войны почти все сотрудники ГАИ и взвода РУД ушли на фронт. В военный период личный состав воронежского взвода РУД состоял в основном из женщин, к концу войны их насчитывалось уже 18 человек. Сотрудники подразделений РУД и дорожного надзора, несшие службу на улицах и дорогах, также с

честью выполняли свой долг. Их функции не ограничивались надзором за дорожным движением. Во время бомбежек, находясь на посту, милиционеры-регулирующие следили за соблюдением правил светомаскировки, тушили пожары и спасали людей из-под обломков зданий, выявляли диверсантов, участвовали в борьбе с мародерством и другими проявлениями преступности. За успешное выполнение служебных обязанностей и проявленные при этом отвагу и мужество многие работники ГАИ и орудовцы получили высокие государственные награды. Первым начальником Воронежской ГАИ после освобождения города в послевоенное время был Николай Самуилович Савельев.

Многое из того, что было достигнуто и сделано до войны, оказалось сметенным войной. Но уже в первые послевоенные годы на воронежских улицах вновь появляются светофоры – правда, переключались они тогда вручную, а инспекторы дежурили «пешим порядком». Сам начальник Савельев ходил пешком, и это было обычным делом. Среди сотрудников тех лет незаурядной личностью был Георгий Николаевич Богданов. Многие водители и пешеходы помнят этого инспектора, стоявшего на перекрестке в самом центре Воронежа.

В 1948 году в подразделение пришел фронтовик Иван Сергеевич Мистюков. Большую часть работы по восстановлению и организации нормальной деятельности ГАИ тогда осуществлял, кроме Н.С. Савельева, заместитель начальника Л.Н. Володин, который поступил в ГАИ по путевке комсомола и прошел путь до подполковника милиции.

Было при ГАИ отделение безопасности движения, которое возглавлял подполковник Ф.П. Овод, а затем подполковник К.А. Кавешников. В руководящем составе ГАИ были также подполковники Г.А. Польшьянов, А.М. Синебабов, майор Н.И. Свиридов.

В то время в распоряжении ГАИ была только старенькая полторка да несколько трофейных мотоциклов.

– Транспорт дежурная часть не была обеспечена, – вспоминает ветеран ГАИ Н.С. Логунов. – Если дежурил инспектор дорожного надзора, а

их было 5 человек (А.Ф. Сапрыкин, Б.Д. Арбузов, А.Е. Янов, И.Т. Полецкий, В.К. Ананьев), они использовали закрепленный за ними мотоцикл М-72. Другие же сотрудники при надобности использовали общественный или попутный транспорт....

Время шло, менялось лицо города, менялись люди... На место Н.С. Савельева пришел майор милиции Г.А. Буколов. Его сменил майор П.А. Ноздрин. После него кабинет начальника ГАИ занял майор милиции Н.Е. Лютиков. А его заместителем стал И.Ф. Жулинский. С созданием отделений ГАИ в 1956 году в системе районных отделов внутренних дел взвод РУД был расформирован, а его сотрудники направлены в отделения ГАИ Центрального, Ленинского, Левобережного районов города. На основных перекрестках регулировщиков заменили светофоры-автоматы. Увеличилось количество сотрудников ГАИ. Были введены штатные дежурные по ГАИ, дежурная часть была оснащена техникой, транспортом.

В целях специализации по отдельным направлениям деятельности в составе ГАИ в конце 60-х – начале 70-х годов создаются строевые подразделения дорожного надзора (группы, взводы и дивизионы) с дежурными частями, подразделения по организации дорожного движения, специализированные монтажно-эксплуатационные предприятия по внедрению технических средств регулирования дорожного движения, межрайонные регистрационно-экзаменационные подразделения.

В 1973 году создаются первые отряды юных инспекторов движения и территориальные добровольные общества автомотолюбителей.

Непрерывно повышается уровень технической оснащенности подразделений ГАИ. В период 70-х годов при надзоре за дорожным движением стали применяться жезлы с внутренним освещением, радиолокационные измерители скорости, вертолеты и патрульно-санитарные автомобили, специальные устройства «Еж» для принудительной остановки транспортных средств. Построены первые станции для проведения государственного технического осмотра транспортных средств. На месте ДТП использовались стереосъемка и аварийно-спасательное оборудование. В каждом РОВД г. Воронежа наряду с госавтоинспекторами с 1956-1957 годов существовали должности инспекторов дорожного надзора и регулирования уличного движения. Приказом МВД СССР от 18 июня 1969 года № 250 разрозненные ранее силы были сведены в строевые подразделения (дивизионы), обслуживающие территории отдельных городов или отдельных магистралей. Штатное расписание дивизиона дорожного надзора милиции введено приказом начальни-

ка УВД с 1 июля 1969 года и предусматривало 96 штатных единиц. Первым командиром дивизиона назначен И.А. Сытник.

В составе дивизиона создан эскортный взвод, одной из основных задач которого было обеспечение безопасного и беспрепятственного проезда по дорогам Воронежской области первых лиц государства, партийных и иностранных делегаций. Два таких сопровождения осуществлялись в 1972 году, когда на воронежской земле побывали руководитель Кубы Фидель Кастро и шах Ирана Реза Пехлеви. С 1974 по 1976 год командиром дивизиона был Н.И. Роньшин, а с 1976 по 1978 год – В.В. Путилин, ранее работавший в ГАИ Центрального района. В 1970-1980-х годах на вооружении дивизиона были патрульные автомобили Москвич – 408, 412, чуть позже ВАЗ – 2101, 011 мотоциклы М – 61, М – 62 («Уралы»), носимые радиостанции «Ласточка», «Кактус», измерители скорости «Фара», «Электроника», специальное изделие для принудительной остановки транспорта «Еж». Техника была примитивная, громоздкая и не всегда надежная.

В 1980 году в составе сводного отряда от УВД Воронежского облисполкома многие из сотрудников дивизиона выехали в Москву оказывать помощь в обеспечении безопасности дорожного движения во время проведения Олимпиады. Возглавлял сводный отряд В.Е. Усачев. В 1985 году, во время проведения Всемирного фестиваля молодежи и студентов, воронежские гаишники вновь выезжают в столицу. На этот раз сводный отряд возглавил В.И. Морозов. Но теперь, кроме слов благодарности от руководства столицы всех уровней и Министерства внутренних дел, ребята привезли высокие правительственные награды, которых были удостоены В. Гусев и Ю. Кислов. В то время командиром дивизиона был И.Ф. Бутурлакин, занявший эту должность в 1978 году. В составе дивизиона длительное время существовал вертолетный взвод, обеспечивавший контроль за движением на дорогах с воздуха. В 1986 году внесены изменения в структуру строевых подразделений дорожно-патрульной службы – создаются батальоны. Дивизион дорожного надзора милиции при УВД Воронежского облисполкома был переименован в отдельный батальон дорожно-патрульной службы (ОБДПС) УВД Воронежского облисполкома. С 1987 по 1990 год командовал батальоном В.И. Морозов (ныне полковник милиции в отставке), проработавший в ГАИ-ГИБДД свыше тридцати лет.

С 1990 по 1995 год батальон возглавлял В.С. Хальзов, отдавший службе в Госавтоинспекции 27 лет. С 1995 по 1999 год командиром батальона был С.В. Семенин, которого сменил подполковник милиции С.О. Орлов.

В отделе ГАИ в 80-90 годы существовало уже несколько групп: группа ДПС; группа административной практики; группа розыска; группа технического надзора; группа организации дорожного движения; группа пропаганды. И всего одно отделение, которое занималось организационно-аналитическими вопросами. В 70-80-е годы на посту начальника ГАИ от капитана до подполковника дослужился Н.П. Науменко, сделавший очень многое для становления службы.

Поистине, неоценимый вклад в деятельность Воронежской ГАИ внес следующий ее начальник полковник милиции Н.Д. Юров. Заботой о людях, об улучшении условий труда сотрудников было продиктовано строительство нового здания Воронежской ГАИ (ул. Обручева, 3). Построено оно было в рекордные сроки и являлось одним из лучших в Российской Федерации. Здесь созданы все условия для того, чтобы граждане не теряли времени в очередях, не нервничали, чтобы процесс регистрации или перерегистрации автомобилей проходил быстрее. Намного ускорился процесс выдачи водительских удостоверений и других регистрационных документов за счет компьютеризации, применения передовой технологии. Было решено построить собственную станцию техобслуживания.

Строевому подразделению дорожно-патрульной службы (ОБДПС-1) более сорока лет. В июле 1993 года появляется ОБДПС-2 по обслуживанию федеральных дорог. А необходимость создания такого подразделения была продиктована самой жизнью. Именно благодаря усилиям ОБДПС-2 удалось стабилизировать обстановку с аварийностью на федеральных дорогах Воронежской области протяженностью 1094 км.

Большое значение в борьбе с аварийностью на автомобильном транспорте придавалось современным методам и средствам организации движения в городах. В 1980-е годы продолжала расширяться практика использования электронно-вычислительной техники в деятельности ГАИ. Наряду с уже проведенной автоматизацией сбора, обработки и анализа данных о ДТП на общегосударственном уровне, созданы поисковые системы, обеспечивающие учет и выдачу сведений об утраченных регистрационных документах, угнанных и похищенных автомобилях. В регионах формировались базы данных транспортных средств, находящихся на учете в ГАИ.

В 1998 году вышел Указ Президента № 711 о переименовании и реформировании службы, в котором основной акцент направлен на меры по защите прав и законных интересов граждан. Подобный документ на таком высоком уровне относительно одного из структурных подразделений МВД, а

именно ГИБДД, был подписан впервые, что само по себе говорило об актуальности темы.

В это время в Воронежской области эксплуатировалось свыше 700 тыс. единиц автотранспортных средств, в том числе 416 тыс. легковых автомобилей, 70 тыс. грузовых автомобилей и более 8 тыс. автобусов. За 1996-2000 годы количество автотранспорта, принадлежащего организациям и гражданам, увеличилось на 11%.

Достаточно сказать, что только в регистрационно-экзаменационном подразделении Госавтоинспекции областного центра по различным вопросам (регистрация, сдача экзаменов и т.д.) ежедневно обслуживалось до 500 граждан, а в иные моменты 700 и больше.

В 1997 году создан региональный отдел информационного обеспечения ГИБДД при ГУВД Воронежской области.

Свыше трехсот сотрудников службы побывали в командировках в Чечне, в том числе регулярно сопровождая спецколонны с гуманитарным грузом. За участие в боевых действиях, проявленные при выполнении служебного долга мужество и героизм 32 сотрудника награждены правительственными орденами и медалями. Среди награжденных за участие в боевых операциях в Чечне первый начальник ГИБДД Временного ОВД в Ачхой-Мартане Юрий Землянухин, сотрудники ОБДПС Владимир Бабкин, Анатолий Сидоров, Сергей Гончаров. Сегодня опыт работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма Госавтоинспекции Воронежской области знает вся страна. А все началось давно. Тогда, в 60-70-х годах, работа с детьми считалась такой же первостепенной. Силами сотрудников ГАИ и общественности построен автогородок с разметкой, светофорами, дорожными знаками, педальными автомобилями, велосипедами. Дорожную грамоту ребятам преподавали сотрудники группы пропаганды отдела ГАИ под руководством старшего госавтоинспектора В.А. Соколова. А потом в ГАИ пришел после окончания педагогического института прирожденный педагог Геннадий Николаевич Уразов. Он возглавил работу с детьми и придал ей размах и массовость.

В целях профилактики детского травматизма начиная с 1984 года в области работает региональный лагерный сбор «Малой академии ЮИД – 555». Первоначально он проходил как сбор активистов отрядов юных инспекторов движения, но со временем приобрел более широкие функции. Заслуги «Малой академии – 555» отмечены золотой и серебряной медалями ВДНХ.

Одним из первых шагов по созданию системы постоянной квалифицированной формы обучения

детей стало образование по инициативе ГИБДД в 1994 году городского центра по пропаганде правил дорожного движения среди детей и подростков, который стал оказывать педагогическим работникам методическую и практическую помощь в проведении тематических уроков и массовых мероприятий. На территории центра построена автоплощадка со светофорами, дорожными знаками, разметкой.

Во всей системе организации и обеспечения безопасности на дорогах страны огромную роль играл человеческий фактор: на том, как сотрудник инспекции видит себя и свою роль в этом важнейшем деле. Владимир Верзилин, замещая должность начальника областной Госавтоинспекции с августа 1995 года, отдал этой нелегкой работе два десятилетия своей жизни, все время оставаясь на острие проблем безопасности дорожного движения. Ставший рекордсменом по сроку пребывания на таком посту и недавно ушедший в отставку, Владимир Верзилин не стал далеко уходить от сферы своей прежней деятельности: сегодня полковник милиции в отставке доктор экономических наук, профессор. В.А. Верзилин так же занимается вопросами совершенствования деятельности дорожно-транспортного комплекса региона, но теперь уже в качестве председателя комитета Воронежской областной Думы VI созыва по транспорту, дорожному хозяйству и безопасности.

– Работа во главе ГИБДД региона – это постоянные, в том числе по ночам, сообщения о тех или иных происшествиях на дорогах, выходные и праздники, проведенные на работе. Наконец, это то, что находит отражение и в моих научных исследованиях – я давно убежден, говорил Владимир Александрович Верзилин. – И хотя с той поры прошло столько лет, я, как сегодня, помню слова Владимира Александровича Федорова – тогда он был начальником Главного управления ГАИ МВД России: «Работа начальника ГАИ всегда на виду. И эта работа должна быть направлена не на личную выгоду, не на строительство особняков и дач, а на спасение человеческих жизней. И если начальник ГАИ предан этой идее и всецело служит ей, то он на своем месте».

В 2006 году на правом берегу введено в эксплуатацию новое здание УГИБДД с еще одним регистрационно-экзаменационным подразделением, и это во многом разрешило проблему очередей, улучшились качество обслуживания граждан и условия труда сотрудников. Кроме того, обустроена площадка для осмотра транспорта, автодром, асфальтированная стоянка для транспорта граждан, обращающихся в Госавтоинспекцию.

Приказом начальника ГУВД по Воронежской области генерал-лейтенанта милиции О.В. Хотина

от 9 января 2007 г. № 2 создана специализированная рота дорожно-патрульной службы ГИБДД оперативного реагирования ГУВД по Воронежской области и утверждено ее штатное расписание – 61 единица аттестованного личного состава.

В начале 2009 года в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на 2006-2012 годах» за счет средств федерального бюджета получены первые 20 стационарных и 16 передвижных отечественных автоматических фоторадарных комплексов «КРИС». Распоряжением Губернатора Воронежской области от 23.07.2009 № 315-р на территории Воронежской области создана и в 2010 году начала функционировать система фотофиксации административных правонарушений в области дорожного движения «КРИС-Воронеж».

С момента создания Центр видеофиксации ГИБДД ГУ МВД России по Воронежской области достиг значительных результатов работы и прочно входит в первую пятерку подразделений фотовидеофиксации МВД России. За все время функционирования Воронежский Центр видеофиксации в целях обмена передовым опытом организации работы и применения комплексов автоматизированной фиксации нарушений правил дорожного движения посетили представители более 80 субъектов Российской Федерации.

В 2011 году произошла серьезная реорганизация органов МВД, милицию сменила полиция, но главное заключалось в качественных изменениях подходов к работе министерства и ее оценке. Управление ГИБДД ГУ МВД России по Воронежской области осуществляет свою деятельность во взаимодействии с территориальными подразделениями федеральных органов исполнительной власти, органами исполнительной власти Воронежской области, органами местного самоуправления, другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, организациями, средствами массовой информации.

Подразделениями Госавтоинспекции области являются управление ГИБДД ГУ МВД России по Воронежской области, отдел ГИБДД и отдельный батальон ДПС ОГИБДД УМВД России по г. Воронежу, отдельный батальон дорожно-патрульной службы ГИБДД по обслуживанию федеральных трасс и региональных дорог с интенсивным дорожным движением ГУ МВД России по Воронежской области, 12 межрайонных регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД, центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД ГУ МВД России по Воронежской

области, 33 отделения ГИБДД во всех муниципальных районах области.

Современная организация служебной деятельности подразделений ГИБДД немислима без четкой и отлаженной работы управленческого аппарата. Управление осуществляет свою деятельность непосредственно или через входящие в него подразделения, среди которых отдел организационно-аналитической работы и пропаганды безопасности дорожного движения, отделение технического надзора и регистрационно-экзаменационной работы, контрольно-профилактическое отделение.

В 2008 году создан отдел ГИБДД УМВД России по г. Воронежу, в состав которого входило всего 7 человек, курирующих работу районных подразделений ГИБДД города, начальником назначен полковник милиции Виктор Станиславович Горбацевич. В настоящее время личный состав городского отдела ГИБДД насчитывает 23 сотрудника полиции и состоит из трех отделений: отделение технического надзора, отделение государственного учета показателей аварийности, прогнозирования и пропаганды безопасности дорожного движения, отделение дорожной инспекции и организации движения. С апреля 2016 года отделом ГИБДД руководит подполковник полиции Андрей Александрович Астанин.

Отдельный батальон ДПС города Воронежа ведет свою историю с 1969 года. Штатное расписание дивизиона дорожного надзора милиции при УВД Воронежского облисполкома (ныне ОБДПС-1) введено приказом начальника УВД № 056 от 16 июля 1969 г. и предусматривало 96 штатных единиц.

Постановлением главы администрации области от 9 июня 1993 г. № 347 «О дополнительной штатной численности УВД» утвержден штат отдельного батальона дорожно-патрульной службы по обслуживанию дорог федерального значения.

По территории Воронежской области проходят четыре автодороги федерального значения, обслуживаемые батальоном: М4-«Дон», М6-«Каспий», «А-144», «1Р-194» («Воронеж-Луганск»).

В январе 2007 года создан полк ДПС ГИБДД, который возглавил А.П. Щербинин. В 2007-2012 годах ОБДПС был в составе этого полка, а с 1 февраля 2012 года вновь стал самостоятельным подразделением.

В целях обеспечения общественного порядка и общественной безопасности в период подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи сводный отряд ДПС ГИБДД Воронежской области в количестве 60 человек с 4 декабря 2013 года по 23 марта 2014 года находился в командировке в г. Сочи. Руководил сводным отрядом заместитель начальника отдела ДПС и ИАЗ УГИБДД ГУ

МВД России по Воронежской области подполковник полиции Ю.А. Суворин. За добросовестное выполнение служебных обязанностей сотрудник сводного отряда удостоены различных наград Президента Российской Федерации, руководства МВД России.

Сегодня для предоставления государственных услуг, связанных с регистрацией и проведением экзаменов на право управления транспортным средством и выдачи водительских удостоверений, в Воронежской области создано 12 межрайонных регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД. Еще в 6 районах области регистрационно-экзаменационные группы входят в состав отделений ГИБДД.

В целях развития партнерской модели взаимоотношений органов внутренних дел с гражданским обществом Управление ГИБДД ГУ МВД России по Воронежской области особое значение придает организации взаимодействия с общественными объединениями.

Мероприятия, направленные на предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма, УГИБДД проводит совместно с ВРО-ВФСО «Динамо» и детским фондом «Динамо». Ежегодно юные инспекторы дорожного движения становятся участниками и победителями Всероссийского детского спортивно-патриотического слета «Динамо».

За большой вклад в пропаганду безопасности дорожного движения, воспитание законопослушных участников дорожного движения, поднятие престижа деятельности Госавтоинспекции многие активисты общественных объединений по представлению УГИБДД поощрены наградами администрации Воронежской области, три человека награждены знаками «За отличие в службе ГИБДД» I степени и 15 человек – знаками II степени.

В настоящее время состояние аварийности на автодорогах Воронежской области остается одной из острейших социально экономических проблем и в условиях реформирования МВД России, сокращения штатной численности личного состава Госавтоинспекции приобретает все большую актуальность. На особом контроле стоят вопросы, связанные с повышением эффективности работы по профилактике ДТП, комфортным обслуживанием граждан и предоставлением различного рода услуг, входящих в компетенцию службы ГИБДД.

Литература:

1. Верзилин. В.А., Шевченко В.К., Елецких В.Л. Воронежский перекресток. – М.: ООО Студия «ИАН», 2003.
2. Верзилин В., Елецких В., Шаталов Е., Шевченко В. 80 лет в строю. Воронежская Госавтоинспекция. – М.: ТО «Альбом», 2016.

Екатерина Геннадьевна Корнилова,
инспектор группы по ИАЗ 1 батальона полка ДПС
ГИБДД УМВД России по г. Самаре

**ВИКТОР МИТНИК:
«ДЕЙСТВОВАТЬ, А НЕ ПЛЫТЬ ПО ТЕЧЕНИЮ!»**

Отношение к работе, служебным обязанностям у каждого разное. Кто-то пассивно исполняет поставленные задачи, а кто-то, наоборот, лоббирует новшества, совершенствуя закоренелые нормы.

Одним из таких людей является Виктор Маркович Митник – полковник полиции, заместитель руководителя Управления ГИБДД ГУ МВД России по Самарской области с 1996 по 2015 год.

Работать на опережение – визитная карточка Виктора Марковича.

За долгие годы службы он внес значительный вклад в развитие Госавтоинспекции Самарского региона, внедряя новые формы работы.

После окончания инженерно-строительного института Виктор Митник прошел путь от мастера до начальника участка, побывал на стройках крупнейших заводов Самарской области, Западной Сибири, а в 1982 году направлен на службу в МВД. Ни родители, ни близкие родственники в органах внутренних дел не служили, мать – врач, отец – инженер.

Первая должность Виктора Марковича – инспектор-дежурный дорожно-патрульной службы милиции Отдельного дивизиона дорожного надзора милиции УВД Куйбышевского облисполкома. Спустя полгода он стал инспектором по агитации и пропаганде безопасности дорожного движения областной ГИБДД. Работа в данном направлении сразу пришлась ему по душе, и, несмотря на различные должности в Госавтоинспекции, пропагандистская деятельность и выступления в средствах массовой информации стали неотъемлемой частью службы.

Спустя год работы пропагандистом, Виктору Марковичу поручили вести цикл телепередач «За безопасность на дорогах» – 15-минутные телепередачи, которые еженедельно выходили в прямом эфире. Как вспоминает Виктор Митник, это был один из самых сложных периодов в становлении его карьеры, приходилось вникать в суть проблемы, определять, как эффективно и объективно осветить события, связанные с дорогой и транспортом, и т.д. В целом эта линия легла в основу всей служебной деятельности. В те годы выпуски программы по безопасности дорожного движения смотрели около 1 млн жителей губернии. Передачи стали основной

школой Виктора Марковича на пути к руководящему посту.

В 2000-х годах по инициативе Виктора Марковича вместе с Самарским домом журналистов созданы ежемесячные брифинги, в рамках которых проходили учебные занятия с сотрудниками телевидения, радио и печати. Виктор Митник лично обучал, разъяснял и знакомил с законодательством, чтобы информация, которую выпускали местные СМИ, была понятной и объективной.

Служебная деятельность в органах внутренних дел развивалась стремительно. Проявив себя ответственным и инициативным сотрудником, Виктор Маркович занимал различные руководящие должности. В середине 1996 года он назначен на должность заместителя начальника Управления ГАИ УВД Самарской области, которая стала самой значимой и постоянной, ровно 19 лет Виктор Митник грамотно и энергично организовывал работу служб.

Благодаря высокому интеллектуальному и культурному уровню, отличному знанию приказов и нормативных актов по линии ГИБДД, Виктор Митник успешно решал служебные задачи в современных условиях, быстро ориентировался и действовал в сложной оперативной обстановке и экстремальных условиях.

Стремясь внедрять передовой опыт в службе Госавтоинспекции родного региона, он проводил большую работу по организации профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения и улучшению технического состояния транспорта в области.

С учетом развития АвтоВАЗа в 90-х годах Самарская область стала лидером в стране по количеству изготавливаемой спецпродукции – более 700 тыс. бланков паспортов транспортных средств в год.

В 1996 году куратор регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД поставил перед Виктором Марковичем задачу – организовать строгий контроль выдачи спецпродукции. Данный вопрос встал особо остро после того, как в регионе произошло хищение 20 тыс. бланков ПТС. Лично принятые меры позволили прекратить не только хищение справок-счетов, но и их необоснованное получение различными коммерческими структура-

ми. Организованы и проведены ревизии во всех 16 регистрационно-экзаменационных подразделениях ГИБДД области.

В дальнейшем на базе Госавтоинспекции создан Информационный центр, куда перешла вся бумажная картотека. Указанный центр позволил организовать работу с министерствами, судами и другими заинтересованными ведомствами.

В целях повышения собираемости налогов с владельцев транспортных средств совместно с Министерством финансов региона разработаны комплексы мероприятий, которые помогли наладить учет поступления налогов.

Виктор Маркович уделял особое внимание качеству подготовки водителей автошколами, инициировав разработку программы обучения молодых водителей и подготовку требований к оснащению автошкол. Ранее автошколы не несли никакой ответственности за уровень подготовки выпускников, никто не хотел вкладываться в этот бизнес, развивать свои автошколы, приобретать необходимое оборудование и следить за безопасностью курсантов. Самарская область стала первым регионом в России, в котором созданы 4 автоматизированных автодрома. Благодаря современным технологиям обучение стало более продуктивным.

Автоматизированные автодромы помогли исключить формальные взаимоотношения между курсантами и инспекторами и способствовали повышению уровня водительской подготовки.

В целях улучшения работы регистрационно-экзаменационных подразделений осуществлен комплекс мероприятий, позволяющих улучшить качество приема граждан, исключить поступление жалоб.

При непосредственном участии Виктора Марковича разработано и утверждено соответствующее Постановление Губернатора по организации технического осмотра с использованием средств технического диагностирования.

Техосмотр в 80-х годах проводился с использованием простейших технических средств, в большинстве своем номинально. Виктор Митник понимал, что количество транспорта растет, требуется реформация процедуры технического осмотра, а главное, необходимо изменить стереотип владельца транспортного средства.

Таким образом, при его личном участии осуществлен большой комплекс работ по строительству и оснащению станций по проверке транспорта. Введена система фотофиксации процедуры осмотра, а в дальнейшем и видеofиксация. Владельцев станций обязали предоставлять информацию в органы ГИБДД и фотовидеоотчет. Оплата услуг

работников станций осуществлялась лишь после просмотра отчетов, которые показывали истинное прохождение техосмотра.

В 2008-2010 годах по инициативе Виктора Митника приняты меры к исключению коррупции по линии регистрационно-экзаменационной работы – внедрена одна из первых в России автоматическая система случайных цифр «Облако», которая не позволяет выдавать так называемые красивые номера.

В начале пути по развитию данной системы Виктор Митник принял меры, исключавшие поступление в Самарскую область номерных знаков с одинаковыми цифровыми значениями. В результате при выдаче государственных регистрационных знаков полностью исключены коррупционные действия со стороны сотрудников регистрационно-экзаменационных подразделений. Так, более половины работников регистрационных подразделений переведены в иные подразделения.

Еще одним направлением, вызывавшим беспокойство Виктора Марковича, являлось халатное отношение к выдаче медицинских справок на право управления транспортом, которая зачастую осуществлялась фиктивно. Виктор Митник инициировал предложения по разработке совместной с Министерством здравоохранения информационной базы, содержащей данные о лицах, имеющих психиатрические заболевания и состоящих на наркологическом учете. Часть мероприятий была реализована, наведен порядок в выдаче справок, организован более строгий контроль в данном направлении.

Одним из механизмов влияния на состояние аварийности на автодорогах Самарской области является практика применения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств фиксации нарушений Правил дорожного движения.

Виктор Митник стоял у истоков создания системы фотофиксации административных правонарушений на территории области, стремясь к снижению очагов аварийности и привлечению к ответственности злостных нарушителей.

Умелое использование и дальнейшее развитие систем фото-видеофиксации позволило эффективно работать с самой опасной категорией участников дорожного движения, имеющих десятки и сотни нарушений. Выявление подобных правонарушителей осуществлялось совместно с судебными приставами в рамках рейдовых мероприятий, что позволило навести существенный порядок.

Так, в начале процесса становления систем фотовидеофиксации в Самарской области установлено более 30 камер, которые размещались на основных

городских магистралях и являлись передвижными. В апреле 2011 года впервые создан Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД ГУ МВД России по Самарской области.

В настоящее время на улично-дорожной сети Самарского региона эксплуатируется 497 стационарных и 32 передвижных комплекса.

За достижение высоких показателей в службе и образцовое выполнение служебных обязанностей Виктору Митнику присвоено множество региональных и федеральных наград, в том числе внеочередное звание «полковник».

На вопрос о том, выбрал бы он свою профессию снова, если бы можно было повернуть время вспять, Виктор Маркович уверенно отвечает «да».

За долгие годы службы произошло много событий, некоторые из них особенно запомнились: выезды к местам дорожно-транспортных происшествий с массовой гибелью людей, три командировки в Чечню, чрезвычайное происшествие в Самаре 10 февраля 1999 года, когда он, будучи ответственным

от регионального Главка по операции «Вихрь», находился в здании областного ГУ МВД и чудом избежал трагедии в крупнейшем пожаре, унесшем жизни 57 человек.

Находясь на заслуженном отдыхе, Виктор Маркович продолжает трудиться, являясь руководителем крупной компании региона.

Будучи творческой личностью, в свободное время он увлекается написанием песен, которые исполняет в кругу близких друзей, занимается садоводством, путешествует. Виктор Маркович женат, воспитал сына и дочь, принимает активное участие в жизни двух внуков и внука.

В преддверии юбилея службы ГАИ-ГИБДД Виктор Маркович обратился с пожеланиями к действующим сотрудникам: «Я желаю каждый день узнавать что-то новое, развиваться, беречь себя и своих близких в наше сложное время, особенно при выполнении служебного долга. Развиваться, несмотря на закрученный ритм жизни. Следить за здоровьем и заниматься спортом, жить в гармонии. И помните, самое дорогое, что у нас есть – это время».



В.М. Митник



Татьяна Ивановна Кравец,
подполковник полиции в отставке

ЛЕГЕНДА ОМСКОЙ ГАИ

В марте 1940 года в газете «На страже» – органе политотдела УРКМ УНКВД Омской области (теперь реликвии музея омской милиции-полиции) – появилась заметка: «Инженер Лисовская Зинаида Ивановна – председатель квалификационной комиссии ГАИ УРКМ – заслуженно пользуется авторитетом всего коллектива. В органах РКМ она работает с 1937 года, к своим обязанностям относится добросовестно, как член ВКП(б), занимает авангардную роль на производстве, принимает активное участие в общественной жизни...».

А в 1941 году инженер Лисовская стала начальником областной ГАИ. И четыре военных года, а затем еще два послевоенных Зинаида Ивановна Лисовская находилась у руля. Молодая, красивая, хрупкая и сильная женщина.

Зинаиде Лисовской просто сказали: «Принимай руководство!». Сразу, как Александр Терентьев, год проработавший в должности начальника омской ГАИ (ранее возглавлявший ГАИ Читинской области), был призван на фронт.

За четыре года службы Зинаида Ивановна успела проявить себя и даже один месяц исполнять руководящие обязанности, когда первый начальник ГАИ Сергей Карпенко по состоянию здоровья был переведен на другую работу. Всего месяц, но какой опыт: Омская область в тот период была огромная: 65 районов, 6 городов, включая Тюмень, и 4 района в самом Омске. Расстояния сибирские, сотни километров – работали плотно.

Зинаида всегда все успевала. И во время учебы в Омском автодорожном институте, куда приехала поступать из городка Камень-на-Оби Алтайского края, несмотря на занятия, замужество (из Кузьминой стала Лисовской) и рождение ребенка, активно занималась общественной работой, даже избиралась депутатом Омского горсовета. Попав вместе с десятью другими выпускниками после института в 1937 году в ГАИ, она начала карьеру со звания сержанта и должности госавтоинспектора, а уже спустя три года стала капитаном и начальником отделения по присвоению квалификации шофера, председателем квалификационной комиссии.

Когда состоялось представление Зинаиды Ивановны как начальника личному составу, она ушла в кабинет и расплакалась.

– Я, конечно, испугалась, что не справлюсь, – вспоминала Зинаида Лисовская, – мне было всего

26 лет, на руках годовалая дочь и пятилетний сын, родители в преклонном возрасте, муж со дня на день на фронт уйдет. Но отказаться я не имела права: отдел сильно поредел.

– Мы вам поможем, – пришли с утешением ее подчиненные.

Слез больше не было. Некогда стало плакать. Хотя, по ее признанию, случалось очень трудно, порой хотелось написать рапорт, чтобы назначили кого-то другого. В ГАИ остались почти одни женщины, которым пришлось учиться работать без мужчин. Другие выпускницы Омского автодорожного института К. Морозова и Н. Анохина возглавили техническую группу и квалификационную комиссию.

С началом войны к основной работе по обеспечению безопасности движения и технического надзора прибавился нелегкий труд по мобилизации автотранспорта из народного хозяйства и передаче его воинским частям, отправляющимся на фронт. Мобилизационные пункты по приему автотранспорта работали практически круглосуточно, сама Лисовская возглавляла главный пункт на территории 16-го военного городка. Всего за годы войны из Омской области в Красную Армию удалось направить более 6 тыс. машин. В городе были организованы центральные автомастерские по ремонту автомобилей, контроль за их работой также возложен на ГАИ.

Автоинспекторам добавилось работы, поскольку командиры воинских частей, формирующихся в Омске, нередко допускали к управлению транспортом лиц, не имевших водительских прав. Машины с такими водителями регулярно задерживались работниками ГАИ, после чего Лисовской приходилось решать конфликты с армейскими командирами.

– Тыл – это тот же фронт, и ГАИ не имеет права задерживать воинские автомобили, – пытались они доказать свою правоту.

– А как же безопасность на дороге? – стояла на своем молодая женщина, волею судьбы ставшая большим дорожным начальником.

Под руководством Лисовской в военное время в городе и области была обеспечена практически безаварийная работа автотранспорта. И это было отмечено «на самом верху».

– В марте 1943 года меня вызвали на совещание в Москву, где вручили орден Красной Звезды,

– рассказывала ветеран. – Среди собравшихся начальников региональных ГАИ со всей страны я была единственной женщиной. Пока добирались в столицу, довелось увидеть, что такое война. Когда прибыла в Рыбинск, немецкая авиация начала бомбить станцию, наш поезд уцелел, а поезд, выдвинувшийся чуть раньше, уничтожили почти со всеми пассажирами. В Москве прожила два месяца на казарменном положении и выполняла обязанности по обеспечению порядка движения на улицах столицы.

После Победы, как вспоминала Зинаида Лисовская, основным направлением по предупреждению дорожных происшествий стала профилактическая работа в автохозяйствах с разборкой конкретных случаев аварий и нарушений, занимались этим все. Свои полномочия она сложила в 1947 году – когда демобилизовался прежний начальник Александр Терентьев.

А вскоре Лисовскую откомандировали в Краснодарский край – назначили заместителем начальника краевой ГАИ. Но на Кубани проработала меньше года, и по семейным обстоятельствам вернулась в Омск, заняв должность начальника отделения по приему экзаменов у водителей. В должностные обязанности начальника входили не только прием экзаменов на водительские права и работа с документацией, но и контроль за техническим состоянием государственных и личных машин. При Зинаиде Ивановне разработана система оформления кабинетов для подготовки водителей. Схемы и фотографии кабинета отправили в ГАИ Союза, откуда получили одобрение и премию – спецавтомобиль для приема экзаменов по вождению. После этого подобные кабинеты были оборудованы в автошколах, что не могло не сказаться на качестве подготовки водителей.

В 1953 году Лисовскую перевели в центральный аппарат Госавтоинспекции. Беседа с начальником отдела ГАИ МВД Николаем Васильевичем Соколовым была краткой:

– Мы хотим предложить вам должность начальника отделения кадров. Как вы на это смотрите?

– Согласна, – произнесла Зинаида Ивановна, быстро оценив (военная выучка) ситуацию с детьми: сын – студент Омского политехнического института, дочь – школьница, для них в столице будет не хуже. Ну, а муж – руководитель автотранспортной компании, всегда ее поддерживал. А главное –

она не привыкла отказываться от поручений.

Работа оказалась связана с постоянными командировками в ГАИ республик, краев и областей в составе бригад для инспектирования. За десять лет довелось побывать в Якутии, Киргизии, Красноярском и Пермском краях, Свердловской и Челябинской областях и в других регионах Союза.

В 1958 году подполковник милиции Зинаида Лисовская получила медаль «20 лет безупречной службы в органах внутренних дел». Вручил медаль лично министр внутренних дел РСФСР генерал-лейтенант Николай Павлович Стаханов.

Всего за годы службы Зинаида Ивановна была награждена семью медалями, кроме ордена Красной Звезды.

В 1963 году вышла на пенсию по выслуге лет и, не мысля себя без дела, нашла в столице гражданскую работу, а в 1970 году перебралась жить в Одессу к детям.

В город, где прошли ее лучшие годы, Зинаида Лисовская приезжала из Одессы неоднократно. Сибирские зимы, 40-градусные морозы в войну, когда на колесах лопались шины, а валенки и тулуп не спасали от обжигающего ветра, остались в памяти навсегда.

И свой 80-летний юбилей в 1994 году Зинаида Ивановна приехала отмечать в Омск: здесь же много знакомых, друзей, родственников. И коллег бывших и настоящих, потому неременная встреча в УВД.

– Трудно было в войну, но сегодняшнему начальнику тоже не позавидуешь, – заключила юбиляр после поездки. – Масштабы какие! 400 тыс. машин, а у нас чуть ли не в 200 раз меньше было...

В последний раз Зинаида Ивановна Лисовская приезжала в Омск в 1996 году на юбилей службы – 60-летие ГАИ.

Когда-то она говорила, что проживет не меньше 90 лет. И ей на самом деле удалось дожить до 90-летия. Зинаида Ивановна жила на однажды заданном себе принципе – нет лучше счастья, чем жить в наши дни и любить свою родину, идти вперед к новым победам во славу родины!... Так она написала в газете "На стражу" в далеком 1938 году.

В середине 2000-х годов Зинаиды Лисовской не стало. В Одессе остались ее родные, внуки и правнуки, и ее имя навсегда вписано в историю омской милиции как единственной женщины, возглавлявшей областную ГАИ.

Владимир Петрович Кутузов,
председатель Совета ветеранов
ГАИ Владимирской области

ВЛАДИМИР ПЕТРОВИЧ ХИГЕР

В органы внутренних дел Владимир Петрович пришел в 1955 году 19-летним пареньком. Работу начал инспектором ГАИ в Юрьев-Польском районе Владимирской области. В районной глубинке эта работа не нормирована, на места ДТП приходилось выезжать не только днем, но и ночью, чаще на попутном или гужевом транспорте, а иногда и пешком. Несмотря на трудности, он сумел правильно организовать работу районной Госавтоинспекции и добился положительных результатов.

В 1961 году, как один из перспективных сотрудников, Владимир Петрович выдвинут на должность начальника ГАИ областного центра, а в 1973 году назначен руководителем ГАИ УВД Владимирской области. Госавтоинспекция области в это время занимала 4 небольших кабинета в здании УВД и класс по приему экзаменов в полуподвальном помещении. Даже не у каждого сотрудника областного аппарата ГАИ был свой рабочий стол. Поэтому для него как руководителя службы одним из главных направлений в деятельности стало улучшение условий работы личного состава ГАИ. Предварительно проработав этот вопрос с руководителями соответствующих заинтересованных организаций, он внес аргументированное предложение в бывшие местные партийные и советские органы о строительстве для ГАИ УВД нового трехэтажного здания.

Несмотря на все сложности, в 1975 году новое здание ГАИ было построено. В нем удалось свободно разместить отдел ГАИ УВД, а также три районных отделения ГАИ г. Владимира и вновь созданные тогда СМЭУ ГАИ УВД. Второй сложной задачей, стоящей перед начальником ГАИ, являлась проблема укомплектования службы кадрами, т.к. некомплект был значительным. И снова хождение по инстанциям, доказывание необходимости улучшения условий работы и жизни сотрудников закончилось очередной победой. Госавтоинспекции выделены средства для долевого участия в строительстве жилого дома. Это позволило удержать в ГАИ опытные кадры, привлечь к работе сотрудников и полностью укомплектовать вновь создаваемый в ГАИ УВД дивизион дорожно-патрульной службы.

Владимир Петрович внес большой вклад в организацию деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, внедрению передовых форм и методов работы ГАИ.

Дипломная работа В.П. Хигера во время его учебы в академии МВД СССР была посвящена организации вертолетного патрулирования при надзоре за движением транспорта и пешеходов. Несмотря на трудности, многие идеи данной работы он успешно реализовал на дорогах Владимирской области в преддверии «Олимпиады-80». В это же время по его инициативе и при его участии начато строительство спецпостов ГАИ и спецсвязи для участников дорожного движения на туристической трассе Золотого кольца Москва – Владимир – Суздаль.

Много сил и знаний вложил он в обучение и воспитание личного состава, всячески поощрял и пропагандировал передовой опыт работы сотрудников. Постоянно занимался подготовкой руководящего состава Госавтоинспекции. Его воспитанники и последователи до сих пор успешно трудятся как в областном аппарате ГАИ УВД, так и на местах.

Всегда работая на перспективу, умело и успешно взаимодействуя с заинтересованными организациями, часто используя неординарные методы подхода к решению стоящих вопросов, он добивался положительных результатов в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения.

В 1980 году Хигер выдвинут на должность заместителя начальника УВД Владимирской области. В этой должности полковник милиции Владимир Петрович Хигер и закончил службу в 1992 году. Имеет много поощрений, награжден 8 медалями, в том числе «За безупречную службу» 1, 2 и 3 степени, нагрудным знаком «Заслуженный работник МВД СССР».

Ровесник ГАИ, отдавший службе более 20 лет, он не порывает связь с коллективом, уйдя на заслуженный отдых. Являясь членом Совета ветеранов ГАИ УВД, Владимир Петрович активно участвует в жизни Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Владимир Петрович Кутузов,
председатель Совета ветеранов
ГАИ Владимирской области

КАВАЛЕР ОРДЕНОВ СЛАВЫ

Старшина милиции Бакаров Иван Тимофеевич прослужил в органах внутренних дел почти 23 года, из них более 16 лет в Госавтоинспекции.

Именно он был одним из первых командиров взвода РУД-ГАИ г. Владимира. В далекие 50-е годы, когда в милиции был значительный «кадровый голод», Иван Тимофеевич принимал самое активное участие в комплектовании подразделения сотрудниками из числа лиц, демобилизованных из Советской армии, в том числе фронтовиками, прошедшими, как и он сам, по огненным дорогам Великой Отечественной войны. Для многих из них он являлся наглядным примером человека, сменившего военную форму, которую украшали многочисленные ордена солдатской славы, на милицейскую.

Перед Великой Отечественной войной Иван Бакаров работал штукатуром в Электростали. Во время боев под Москвой он добровольно вступил в электростальский истребительный батальон.

После разгрома гитлеровцев под Москвой Иван Бакаров как артиллерист, имевший хорошую подготовку, в мирное время стал командиром расчета 76-миллиметрового орудия 1071-го истребительного противотанкового артполка. С этим полком он прошел боевой путь от Москвы до Берлина, участвовал в боях на Курской дуге, освобождал Белоруссию, Украину, Польшу.

Первый свой орден Красной Звезды сержант Бакаров получил в боях на Курской дуге, когда расчет под его командованием, выкатив орудия на прямую наводку, разбил пять дзотов противника, уничтожил четыре вражеские автомашины, а также большую группу фашисткой пехоты.

В конце декабря 1943 года один из наших стрелковых полков в районе населенного пункта Заболотье Белоруссии оказался в крайне тяжелом положении. Артиллерийская истребительная батарея, в составе которой был и расчет старшего сержанта Бакарова, получила приказ прикрыть отход стрелковых подразделений от удара вражеских танков. В бою артиллеристы подбили два танка. Но от прямых вражеских попаданий орудия батареи и более половины личного состава вышли из строя. Старший сержант Бакаров, оставшись в батарее старшим по званию, взял командование на себя. Вместе с оставшимися бойцами отбивался до

последнего снаряда, после чего, уничтожив орудие, выводил взвод из окружения. Только на пятые сутки герои-артиллеристы пришли в свой полк. К этому времени в дивизию уже было послано донесение, что вторая батарея героически погибла, прикрывая выход полка из окружения.

За мужество и отвагу, проявленную в этих боях, старший сержант Бакаров награжден орденом Славы III степени.

В январе 1945 года во время наступательных боев близ польского города Бомфа Бакаров с воинами вверенного ему расчета смело выдвинул орудие во фланг немецкой колонне и прямой наводкой уничтожил до двадцати автомашин с грузами и до пятидесяти вражеских солдат и офицеров.

За этот подвиг И.Т. Бакаров награжден орденом Славы II степени.

Шли последние дни войны. Советские войска ворвались в Берлин. В боях за столицу Германии в апреле 1945 года командир орудийного расчета Бакаров со своими подчиненными подбил два самоходных орудия «Фердинанд», истребил до взвода пехоты, несколько фаустников и подавил три вражеских пулемета.

В боях за Берлин дважды ранен, но не вышел из боя и продолжал командовать орудийным расчетом, обеспечивая успех боевых операций наших войск.

День Победы Бакаров встретил в госпитале. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 мая 1945 года старшина Бакаров И.Т. награжден орденом Славы I степени, став полным кавалером ордена Славы.

Уволившись из армии и немного залечив полученные в боях раны, Бакаров остался в строю. Он только сменил серую армейскую шинель на синюю-милицескую. Работал командиром отделения особого взвода УМГБ Владимирской области, а с 1951 года командиром отделения и старшиной взвода РУД-ГАИ г. Владимира.

В 1965 году старшине милиции Бакарову вручен еще один орден Славы II степени, которым он награжден за подвиг, совершенный в июле 1944 года в боях под Бобруйском при форсировании р. Березины.

Свою службу в милиции кавалер четырех орденов Славы, ордена Красной Звезды и 8 медалей, в том числе «За отвагу» и «За безупречную служ-

бу» Бакаров закончил в 1968 году. Стало подводить здоровье. Сказались раны и лишения, выпавшие на долю этого скромного в жизни человека.

Умер Иван Тимофеевич в 1970 году и похоронен на аллее Славы кладбища «Байгуши» г. Владимира.

За время службы в милиции он воспитал не один десяток сотрудников Госавтоинспекции. Сослуживцы, теперь уже ветераны органов внутренних дел, с уважением и благодарностью вспоминают этого скромного труженика милиции и отважного солдата Великой Отечественной войны.



Анатолий Федорович Марковский,
председатель Совета ветеранов
УГИБДД УМВД России по Псковской области,
полковник милиции в отставке

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

За время существования Российского государства административно-территориальное деление древней Псковской земли с богатой историей неоднократно претерпевало изменения.

После освобождения Псковщины от немецко-фашистских захватчиков Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 августа 1944 года образована Великолукская область, а на следующий день Указом от 23 августа 1944 года – Псковская область. В августе того же года созданы Управления НКВД Великолукской и Псковской областей.

Постановлением СНК СССР от 1 ноября 1945 года города Псков и Великие Луки включены в число 15 древних русских городов, восстанавливаемых в первую очередь. В 1957 году ликвидирована Великолукская область, а ее районы переданы в состав Псковской и Калининской областей. В последующие годы изменения территориального устройства области касались только внутреннего деления – создавались и укрупнялись сельские Советы, населенные пункты передавались из одной административной единицы в другую.

Приказом начальника Управления НКВД Псковской области подполковника госбезопасности Алмазова от 20 октября 1944 года № 001, а также приказом НКВД СССР от 31 августа 1944 года № 001071 и от 25 сентября 1944 года № 001206 объявлена штатная расстановка личного состава Управления НКВД и Управления милиции Псковской области. Госавтоинспекция была на правах отдела со штатом в 11 человек, из них две должности вольнонаемные. Первым начальником ГАИ назначен Бирюков Эраст Александрович, майор милиции, начальник районного ГАИ Фрунзенского РОВД НКВД г. Ленинграда, старшим госавтоинспектором – Федотов Семен Андрианович, старший лейтенант милиции, ранее работавший старшим госавтоинспектором Госавтоинспекции Управления милиции по Ленинградской области. Старшим госавтоинспектором отделения по надзору за подготовкой шоферских кадров назначен лейтенант милиции Гусев Иван Михайлович, работавший госавтоинспектором ГАИ Управления милиции города Ленинграда, старшим инспектором автодорожного надзора с одновременным присвоением звания «капитан милиции» – старший лейтенант

ГАИ Управления милиции города Пскова Андреев Алексей Николаевич. Его помощником стал сержант милиции Тюпин Алексей Николаевич, ранее работавший командиром отделения отдела милиции Псковского ГО НКВД. Первой паспортисткой отделения по надзору за подготовкой шоферских кадров назначена вновь принятая с 5 октября 1944 года Ульянова Александра Алексеевна. Должности начальника отделения по надзору за подготовкой шоферских кадров и госавтоинспектора этого отделения остались вакантными. Вакантными оставались должности госавтоинспектора, инспектора автодорожного надзора и секретаря-машинистки. С этих первых кадров и начиналось становление Госавтоинспекции Псковской области.

Подобный вышеназванному приказ подписан начальником Управления НКВД Великолукской области подполковником госбезопасности Лосевым 16 сентября 1944 года. В соответствии с приказом № 7 начальника Управления НКВД Великолукской области 2 октября 1944 года подполковника госбезопасности Лосева прибывший из Управления НКВД по Калининской области техник-лейтенант Максимов Александр Матвеевич назначен на должность госавтоинспектора отделения Госавтоинспекции Управления милиции по надзору за подготовкой шоферских кадров, на должность госавтоинспектора Госавтоинспекции Управления милиции – младший лейтенант милиции Васильев Василий Петрович, а должность паспортистки Госавтоинспекции Управления милиции заняла Миронова Надежда Георгиевна.

Так кто же они, первые начальники Госавтоинспекции?

С 5 сентября 1944 года первым начальником Управления милиции НКВД Псковской области назначен майор Бирюков Эраст Александрович. В 1915 году он призван на службу в старую армию, где состоял до февраля 1917 года, а затем до февраля 1918 года служил командиром партизанского отряда. В период с 1918 по 1923 год Эраст Александрович находился в рядах действующей Красной Армии и демобилизовался с должности комиссара Красной Армии. С 1923 года он связал свою судьбу со службой в милиции. Более трех лет прослужил в должности начальника отряда, а затем – заместителя главного

врача по хозяйственной части больницы «Жертв Революции». Последующие двенадцать лет Эраст Александрович возглавлял автотранспортное предприятие МВД. В 1934 году без отрыва от службы окончил Ленинградскую вечернюю промышленную академию имени И.В. Сталина. В июне 1941 года добровольцем ушел в ряды Красной Армии, воевал на Ленинградском фронте, где был ранен и контужен. В 1942 году его возвратили на службу в МВД. Он уже тогда имел звание майора.

Майор Бирюков Э.А. прибыл в разрушенный г. Псков и начал восстанавливать его из руин. С личным временем не считался, был чутким и отзывчивым, дисциплинированным и политически грамотным руководителем. 2 июля 1946 года стало последним днем службы майора Бирюкова Э.А. в должности начальника ГАИ Псковской области. Для дальнейшего прохождения службы он был откомандирован в город Ленинград, где продолжил службу в Комитете Государственной безопасности города Ленинграда и Ленинградской области.

Первым начальником Управления милиции НКВД Великолукской области назначен Дягилев Николай Семенович, 1904 года рождения, уроженец города Покровска Самарской губернии. Он проходил службу в Рабоче-Крестьянской Красной Армии, а затем последовали долгие годы учебы. Начинал курсантом крайсовпартшколы в городе Саратове, продолжил студентом педагогического факультета государственного университета, а в итоге закончил автодорожный институт. С 1 апреля 1936 года Николай Семенович Дягилев – начальник Госавтоинспекции при Управлении РКМ НКВД АССР немцев Поволжья, во время войны продолжил службу в войсках НКВД на различных должностях в Саратовской области.

Новому начальнику Госавтоинспекции Управления милиции НКВД Великолукской области, имеющему богатый опыт работы в Госавтоинспекции, в первые годы службы в незнакомом городе было очень сложно. Город восстанавливали из руин. Появлялись первые уличные фонари и строились дороги, с каждым годом увеличивалось количество автотранспорта и число автоаварий и несчастных случаев, готовились первые шоферские кадры для народного хозяйства, требовалась строгая дисциплина работников транспорта, устанавливались дорожные знаки и культурно оформлялись шоссеиные пути. Народному хозяйству требовался технически исправный транспорт, который подвергался техническому осмотру дважды в год. При непосредственном участии сотрудников Госавтоинспекции области в продаже появились «Правила движения транспорта и пе-

шиходов в городах и по дорогам Великолукской области», внедрялись в практику путевые листы. Почти десять лет Николай Семенович руководил Госавтоинспекцией области, но его всегда тянуло с берегов Ловати на берега Волги, где он родился и вырос. С января 1954 года он стал начальником ГАИ Марийской АССР, где прослужил 8 лет. Полковник милиции Дягилев Н.С. уволился со службы возрасте 57 лет.

С этих мужественных и верных своему делу людей и начиналось становление Госавтоинспекций Псковской и Великолукской областей. Их дело продолжили другие руководители.

Госавтоинспекциям катастрофически не хватало личного состава, и на местах стали создаваться межрайонные участки Госавтоинспекции. На территории Великолукской области создано три межрайонных участка Госавтоинспекции. Начальником первого межрайонного участка Госавтоинспекции назначен младший лейтенант милиции Васильев с местом дислокации в городе Торопец с обслуживанием Торопецкого, Пеновского, Ленинского, Серезинского, Плоскошского, Холмского, Октябрьского, Нелидовского, Бельского и Ильинского районов. Начальником межрайонного участка лейтенант Вдовенко с местом дислокации в городе Невеле обслуживал Невельский, Опочечкий, Красногородский, Кудеверский, Пустошкинский, Идрицкий, Себежский и Усвятский районы. Начальникам райотделений НКВД области предписывалось подобрать помещение для расположения межрайонной инспектуры и обеспечить необходимым инвентарем и канцпринадлежностями. Невозможно сегодня представить, как один инспектор обеспечивал безопасность дорожного движения на обслуживаемой территории. Да, было тяжело, но они с этим справлялись.

Подобные межрайонные участки Госавтоинспекции созданы и на территории Псковской области.

3 июля 1945 года выходит решение исполнительного комитета Псковского городского Совета депутатов трудящихся № 443 «О запрещении движения автогрузового и гужевого транспорта по главным магистралям г. Пскова». В целях упорядочения уличного движения и разгрузки главных магистралей города от автогрузового и гужевого транспорта с 5 июля 1945 года запрещалось движение гужевого транспорта, а также всех грузовых автомобилей по Пролетарскому бульвару и улицам Октябрьская, Ленина, Пушкинская, Свердлова и Кузнецкая. Госавтоинспекция обязана была направить движение грузового транспорта по улицам Советская, Стахановская, Вокзальная, Карла

Маркса, Энгельса и Плехановскому посаду, а также обеспечить установку дорожных знаков на переносимых улицах. Лица, виновные в нарушении вышеуказанного решения, подвергались штрафу в сумме 100 руб. или исправительно-трудовым работам на срок до 30 дней.

А нарушители были и тогда. Об этом писала газета «Псковская правда» за 30 октября 1945 года: «В последнее время в Пскове и области участились лихачества шоферов грузовых машин. Шофер «Торгплодоовощтреста» Яковлев 6 октября вел машину из Изборска в Псков, будучи в сильном опьянении. Госавтоинспекция отобрала у него водительские права на два месяца. Однако это ничему не научило Яковлева, и 17 октября он, получив задание ехать за стройматериалами, вместо этого отправился на Рижское шоссе с целью подработать на перевозке пассажиров. Отвезя в Латвию 30 пассажиров, на обратном пути Яковлев посадил в машину 8 человек и, будучи пьяным, уснул за рулем. Грузовик въехал в канаву и перевернулся. В результате двое пассажиров тяжело ранены.

Шофер Псковского особторга Кринев 12 октября, получив указание возить дрова для ресторана, занялся перевозкой пассажиров на трассе Остров-Псков. Кринев вез четырех пассажиров. Врезавшись в пьяном угаре в груды щебня, Кринев перевернул машину. Авария повлекла за собой жертвы: двое пассажиров убиты, двое тяжело ранены.

Шофер Псковторга Самуилов в пьяном виде на Крестовском шоссе налетел на военную грузовую машину. В результате столкновения тяжело ранен один офицер.

Все трое водителей арестованы и будут привлечены к уголовной ответственности за нарушение правил уличного движения».

20 сентября 1945 года в 21:00 на Интернациональной улице г. Пскова совершен наезд грузовой автомашиной на гражданку Ступанову со смертельным исходом. Шофер машины с места происшествия уехал и о случившемся никому не сообщил. Принятыми оперативными мерами сотрудником Госавтоинспекции Управления милиции капитаном милиции Андреевым при помощи двух оперативных сотрудников Управления лагеря военнопленных № 343 НКВД машина была установлена, шофер Петушкова опознана и призналась в совершенном преступлении. Приказом начальника Управления НКВД Псковской области от 31 октября 1945 года № 81 всем трем сотрудникам Управления НКВД объявлена благодарность. Это был первый приказ начальника Управления НКВД СССР по Псковской области о поощрении сотрудника Госавтоинспекции области, положивший начало поощрениям.

Управление милиции УНКВД СССР по Псковской области оповестило руководителей предприятий, организаций и учреждений, имеющих транспорт, о проведении в период с 20 ноября по 15 декабря 1945 года первого послевоенного технического осмотра авто-, мото- и прицепного транспорта Псковской области. Руководители предприятий, организаций и учреждений, имеющие указанный транспорт, были обязаны:

до 20 ноября привести в исправно-техническое состояние весь ходовой парк и автомашины, находящиеся в консервации, к апробированию;

доукомплектовать недостающим агрегатами все машины, находящиеся в ремонте и в ожидании ремонта, и приступить к их ремонту;

оформлять актом на списание не рентабельные к восстановлению автомашины;

в случае перемены владельцев или адреса хозяйства внести необходимые изменения в технические паспорта, заполнив их сведениями о ремонте и пробеге автомашины, а также о водителях (разделы технического паспорта VI, VII, VIII);

внести в кассы отделений Госбанка за весь списочный состав автотранспорта из расчета: автомашина или тягач на резиновом ходу – 15 руб., мотоцикл – 10 руб., автоприцеп – 10 руб., квитанции об уплате предъявить госавтоинспектору;

производить технический осмотр перечисленного транспорта по месту стоянки независимо от его количества.

Вот так положено началу техническому осмотру транспорта области.

По итогам работы за 1945 год Госавтоинспекция доложила руководству области и начальнику Управления милиции УНКВД СССР по Псковской области о наличии и техническом состоянии автопарка области.

На 1 января 1946 года числилось 944 единицы грузовых автомашин, исправными признаны 492 единицы. Парк легковых машин составил 115 единиц, из них в исправном состоянии 56,4%. Мотоциклов числилось 16 штук, исправным признан каждый третий, различных автоприцепов – 31 единица, в исправном состоянии – 26.

Низкий процент ходовых автомашин объяснялся тем, что большинство из них были трофейные. У хозяйственных организаций, имеющих транспорт, отсутствовали мастерские. Водительскими кадрами автохозяйства обеспечены на 74 %. Функционирующая Печорская автошкола по плану должна подготовить 200 водителей в год, но из-за отсутствия преподавательского состава выпустила только 62.

По области числилось 42 аварии, 29 наездов, в результате которых погибло 25 человек.

Виновником большинства аварий являлся водительский состав воинских частей, транспорт которых проходил через Псков транзитом. Война закончилась, но люди продолжали погибать.

С водительским составом автохозяйств изучены правила уличного движения, проведен ряд бесед по радио по правилам уличного движения, а также совещание с участием представителей городского комитета ВКП(б) по выпуску автомашин из гаражей в исправном состоянии и их ремонту. Установлены дорожные знаки. Число общественных инспекторов не превышало 18 человек, что явно не обеспечивало помощь в работе ГАИ. Инспекторским составом ГАИ проверено на линии 3478 машин, выявлено неисправных – 766, привлечено к административной ответственности 223 шофера и 43 руководителя автохозяйств с наложением штрафа на сумму 30 940 руб., из них взыскано только 14 600 руб., а также лишены водительских прав 46 человек. Штат Госавтоинспекции области увеличился на три сотрудника.

А между тем в г. Пскове в третьем квартале 1945 года начал курсировать автобус по маршруту Рижское шоссе – Кресты и Рижское шоссе – вокзал. В январе 1946 года открылись еще два городских автобусных маршрута, начали курсировать автобусы по трем загородным маршрутам, а также организована работа грузового такси, стоянки которого организованы около вокзала и рынка. За два месяца 1946 года на улицах Пскова включено 50 электроламп. Уличные фонари зажглись по Рижскому шоссе, Ротному переулку, на Военной площади в Плехановском посаде.

Количественный состав автопарка по районам Великолукской области к 1946 году в значительной мере увеличился, существовавшие в то время три межрайонных участка госавтоинспекторов являлись недостаточными для организации и проведения необходимой работы по линии ГАИ. В целях улучшения данной работы приказом начальника Управления МВД по Великолукской области от 6 июля 1946 года № 058 вместо трех существующих организовано пять межрайонных участков с местами дислокации в городах Великие Луки, Невель, Опочка, Торопец и Западная Двина.

В августе 1946 года назначен первый начальник ГАИ г. Пскова Макаров Михаил Иванович, 1914 года рождения, уроженец Вологодской области, за плечами которого была учеба на рабфаке при Детскосельском сельскохозяйственном институте и в Ленинградском танково-техническом училище, две войны – с белофиннами и Великая Отечественная война. 20 июня 1943 года в танковом бою у деревни Александровка, что под

Прохоровкой, танкист Макаров получил тяжелое ранение. Врачи насчитали у него 9 ран, и как результат – полгода госпиталей в городе Горький и вторая группа инвалидности.

Продолжил службу Михаил Иванович заместителем командира учебного батальона по технической части Буйского танкового училища под Ярославлем. После расформирования училища в 1946 году оказался в г. Пскове. Случайная встреча с начальником ГАИ области Ф. Прохоровым – и вот бывший военный капитан Михаил Иванович назначен на должность начальника ГАИ г. Пскова и проработал до 15 декабря 1960 года. Он задерживал и воспитывал нарушителей правил уличного движения, участвовал в опаснейших операциях, но наибольшую радость приносила возможность предупредить преступление, дорожно-транспортное происшествие, направить на верный путь поскользнувшегося человека.

Псковский городской отдел коммунального хозяйства в 1947 году приступил к регистрации имеющихся у организаций и частных лиц лошадей, коров, автомобилей, мотоциклов, велосипедов и лодок, а контроль возложен на работников милиции и, в частности, ГАИ.

По итогам обследования началось строительство, восстановление и ремонт дорог и мостов области. Требовалось построить 80 км новых дорог, капитально отремонтировать 180 км и 2000 погонных метров мостов, заготовить и вывезти к местам стройки 51 тысячу кубометров камня, песка, гравия и лесоматериалов. Автошколы занимались подготовкой и переподготовкой шоферских кадров.

По состоянию на 1 декабря 1955 года в Псковской области создано 10 межрайонных подразделений ГАИ, где у каждого назначенного межрайонного госавтоинспектора под надзором находился транспорт и водители 3-4 районов. Это были участники Великой Отечественной войны, неоднократно награжденные боевыми орденами и медалями, интересные люди, влюбленные в свое дело специалисты, глубоко переживающие за свои результаты и результаты Госавтоинспекции в целом.

Тем временем приказом начальника Управления УВД по Великолукской области полковника Максимов от 4 марта 1956 года № 82 за безупречную службу в органах милиции, активную борьбу с нарушителями правил уличного движения на автотранспорте, примерную дисциплину и хорошую учебу награжден нагрудным значком «Отличник милиции» милиционер отделения РУД ГАИ Управления милиции старший сержант милиции Шершнев Алексей Иванович, его фотография занесена на областную Доску по-

чета Управления милиции. Это было впервые и стало примером для всех.

Решением исполнительного комитета Великолукского областного Совета депутатов трудящихся от 2 марта 1956 года № 144 утверждены новые правила движения транспорта и пешеходов в городах и по дорогам Великолукской области, а старые, от 19 июня 1952 года, утратили силу. Новые Правила состояли из 5 пунктов и 8 подпунктов и одного примечания. Решением исполкома определено, что новые Правила действуют на территории города в течение двух лет.

Вопросы о состоянии дорожного и технического надзора за автотранспортом и мерах борьбы с дорожными происшествиями постоянно обсуждались начальниками Управлений милиции обеих областей.

В период с 15 декабря 1953 года по 17 октября 1957 года (до ликвидации Великолукской

области) во главе Госавтоинспекции находился подполковник милиции Булкин Александр Федорович, имеющий почти двадцатилетний опыт практической работы в службе ГАИ, в том числе на руководящих должностях, на должности начальника ГАИ УМ Ульяновской области, начальника ГАИ МВД Карело-Финской ССР и начальника ГАИ Пярнуской области Эстонской ССР. Закончив службу в ГАИ УМ Великолукской области, Булкин Александр Федорович направлен для прохождения дальнейшей службы в Каменскую область.

Госавтоинспекцию Управления милиции УМГБ Псковской области в те годы возглавлял Райнюков Василий Карпович, ранее работавший Уполномоченным МГБ СССР в Германии.

Становление Госавтоинспекции области произошло, началось совершенствование службы по всем направлениям деятельности.



Инна Петровна Мирошниченко,
старший инспектор отделения пропаганды БДД
отдела организационно-аналитической работы и пропаганды БДД
УГИБДД УМВД России по Архангельской области

ТОТ САМЫЙ ФИЛИМОНОВ...

Не зная своего прошлого, невозможно оценить настоящее и строить будущее. История Госавтоинспекции – это не только события и даты, но и люди, в первую очередь ветераны, посвятившие всю свою жизнь работе в Госавтоинспекции и заложившие лучшие традиции коллектива. Это люди, для которых чувство долга, чести и справедливости – не просто слова, а дело всей жизни. История ГИБДД неразделима с историей людей, которые стояли у истоков становления службы.

Статья посвящена ветерану Госавтоинспекции, фронтовику, прошедшему Великую Отечественную войну, принимавшему участие в боях на Карельском и первом Дальневосточном фронтах, орденосцу, полковнику милиции в отставке Филимонову Александру Васильевичу.

Александр Васильевич поступил на службу в Госавтоинспекцию после окончания Великой Отечественной войны в феврале 1946 года. Прошел путь от старшего госинспектора по надзору за подготовкой и воспитанием водительских кадров до начальника экзаменационного отделения.

Лично разрабатывал Правила дорожного движения для Архангельской области, за что Указом Президиума Верховного Совета награжден Орденом «Знак Почета». В 2005 году в знак общественного признания Александр Васильевич награжден орденом «Серебряная звезда».

После 40 лет службы, выйдя на заслуженный отдых, Александр Васильевич продолжал активно участвовать в организации и становлении Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Мое знакомство с Александром Васильевичем Филимоновым состоялось в 2000-м году, когда я, будучи еще стажером, вместе со своим наставником приехала к нему домой записать интервью к 10 ноября. На тот момент Александру Васильевичу исполнился 81 год, но, несмотря на почтенный возраст, ветеран выглядел прекрасно, был полон сил, энергии и с большим удовольствием делился с нами своими воспоминаниями о войне и службе в Госавтоинспекции.

Из воспоминаний Александра Васильевича Филимонова:

– Родился я 18 мая 1919 года в деревне Ишутино Курской области. В 1936 году окончил 8 классов в рабочем поселке Коноша Архангельской области.

В 1940 году закончил Архангельский механический техникум и до мая 1941 года работал там преподавателем специальных дисциплин. Ровно за месяц до войны, 21 мая 1941 года, меня призвали в Армию. Служил я сначала механиком 513-го отдельного дорожно-строительного батальона на Карельском фронте, по окончании войны с Финляндией с июня 1945 года попал на первый Дальневосточный фронт. Демобилизовался в ноябре 1945 года в должности автомеханика в звании лейтенант технической службы. В период боевых действий после подрыва автомашины на mine получил контузию.

Я не думал, что буду служить в органах внутренних дел. Преподавательская работа мне понравилась, и я думал после войны опять идти в техникум преподавать. Однако, когда пришел становиться на партийный учет в Октябрьский райком партии, там оказался тогда бывший начальник ГАИ Олимп Иванович Тараканов – исключительной замечательности человек. Он меня знал еще до войны, я тут на мотоцикле гонял, так мы с ним встречались. Увидел меня и говорит: «О! К нам, к нам, к нам!» И райком партии меня направил в органы внутренних дел. Я никак не думал, что сюда попаду. Ну что ж, партийная дисциплина есть дисциплина. Таким образом, я остался в органах.

Сначала я был старшим госавтоинспектором, тогда была Квалификационная комиссия. С апреля 1946 года она была переименована в отделение по надзору за подготовкой и воспитанием водительских кадров. И вот 36 с лишним лет я отслужил в ГАИ – сначала старшим инспектором в отделении по надзору за подготовкой и воспитанием водительских кадров, потом меня назначили начальником этого отделения, а впоследствии – начальником отделения ГАИ.

После войны служба была нелегкая. В ГАИ тогда имелась всего одна машина «ГАЗ-2А», и то ее выделяли раз в неделю для приема экзаменов. На место дорожно-транспортного происшествия выезжали на попутном транспорте или пешком. Я в основном занимался подготовкой водительских кадров. Во время войны в Архангельске водителей готовили по ускоренной программе. Материальная база учебных заведений была очень слаба, и мы занялись именно контролем и совершенствованием подготовки водительских кадров. Провели пе-

ререгистрацию всех учебных заведений, тогда это было обязательно. Учебные организации, материальная база которых не соответствовала требованиям, приходилось временно закрыть. Мы провели переаттестацию всего преподавательского состава, тогда выдавали еще и удостоверения на право преподавания. Работа по тем временам была проведена большая. Учебные заведения регулярно проводили открытые уроки. Мы постоянно посещали занятия, проверяли подготовку преподавателей. И если урок проводился не совсем хорошо – рекомендовали руководству не оплачивать преподавателю эти часы. Таким образом заменили преподавательский состав. В итоге улучшилась материально-техническая база учебных заведений.

Кроме того, лично разрабатывал Правила дорожного движения. Сначала издавались типовые Правила [1]. В приказах, объявляющих введение их в действие, руководителям органов милиции предписывалось подготовить проекты местных правил на основе типовых разработок [1]. Поэтому на их основании приходилось составлять свои местные (областные) более конкретные Правила дорожного движения, которые регламентировали скоростной режим, правила проезда перекрестков и т.д. Так, с 1946 года и до 1960-х годов я разрабатывал эти правила. Через каждые 2 года Правила дорожного движения пересматривались и обновлялись [2]. Сначала обсуждали их коллективом ГАИ, затем утверждали в облисполкоме, и только после этого Правила дорожного движения вступали в силу [2]. Вот за всю эту проделанную работу Указом Президиума Верховного Совета я был награжден Орденом «Знак почета» [2].

Экзамен тогда проводился так: сначала обязательно принимали устный экзамен по материальной части автомобиля, затем по правилам дорожного движения и только после успешной сдачи этих экзаменов допускали к сдаче экзамена по вождению автомобиля.

Это уже потом усовершенствовали прием экзаменов. Появились определенные контрольные билеты, экзаменационные аппараты, что значительно облегчило работу инспектора. Требования к будущим водителям, конечно же, были высокие. Но, несмотря на это, некоторым приходилось назначать пересдачу. Помню случай: принимали экзамен по материальной части автомобиля. Вызываем по 4 человека, даем задание, время на подготовку – 15 минут. Вот приходит военнослужащий, и я ему дал задание рассказать об устройстве главной передачи автомобиля ЗИС-5. Когда до него дошла очередь, отвечает: «Ну что я могу сказать, здесь у вас все правильно нарисовано». Конечно же, посмеялись и назначили пересдачу экзамена. Требования к будущим водителям

были высокие, меня даже побаивались.

Работали после войны по 12 с лишним часов, дежурили на линии. По контролю за состоянием транспортных средств регулярно проводились коллективные выходы всего личного состава на линию. В то время исключительно большое внимание уделялось техническому состоянию и содержанию транспортного средства, в частности внешнему виду. На это особое внимание обращал наш руководитель Тараканов О.И. В результате наших требований к внешнему содержанию транспорта, автомобили в Архангельске выглядели внешне значительно лучше, чем в других городах СССР. Большое внимание уделялось в то время экономии стратегических материалов.

Допустим, при проверке автохозяйства увидели автомобиль, который больше недели не эксплуатируется и не поднят на колодки, – принимали соответствующие меры. Ведь в то время был дефицит автомобильной резины. Проверяли и аккумуляторное хозяйство, и топливную аппаратуру. Автохозяйства обследовали регулярно. За каждым инспектором, в том числе и за мной, хотя я работал в Квалификационной Комиссии, были закреплены определенные автохозяйства. За мной закрепили автобазу морского торгового порта. Я там периодически (помимо механика) осуществлял контроль за транспортом перед выходом на линию, и если случилось, что транспортное средство не соответствует определенным техническим требованиям, запрещал выезжать ему на линию.

На вопрос о том, много ли в то время водителей нарушали Правила дорожного движения, и какие именно нарушения были распространены, Александр Васильевич ответил так:

– После войны автотранспорта было значительно меньше, чем сейчас. Водители были больше на виду, и дисциплина, по сравнению с сегодняшним временем, была значительно выше. Ну, а наиболее распространенными нарушениями были выезд на технически неисправном транспорте (дефицит запчастей), нарушение правил проезда перекрестков, нарушение правил обгона. Попадались, конечно, и пьяные.

Тогда материалы дорожно-транспортных происшествий к нам поступали со всей Архангельской области, и рассматривали их на специальной Комиссии, на которую вызывали нарушителя, заслушивали его, выясняли, что заставило, как расценивает и т.д. Затем, путем голосования принимали решение, но при этом учитывали семейное положение и чистосердечное признание. В те времена к водителю выдавались удостоверения выдавались талоны за те или иные нарушения Правил дорожного движения. Существовали 1, 2 и 3-й талоны. За управление автомобилем в нетрезвом состоянии сразу выдавали 3-й.

Один раз направили меня с инспекторской проверкой в город Шенкурск, где начальником ГАИ в то время был Власов Георгий Кузьмич – старый партизан (с 1935 по 1941 годы был начальником Госавтоинспекции УРКМ УНКВД по Архангельской области). По пути в отделение Власов задержал водителя в нетрезвом состоянии, получилось что-то вроде анекдота. Спрашивает у водителя:

– Много выпил?

– Что вы, Георгий Кузьмич, не пил я.

– Как не пил? Сейчас мы проверим. У нас есть прибор, с помощью которого мы и определим: пил ты или не пил (берет нагрузочную вилку, которой проверяют зарядку аккумулятора). – Сейчас мы определим, подними рубашку.

Сзади прикладывает вилку:

– Как не пил, ты смотри, говоришь не пил...

– Ну, наверное, 100 грамм.

– Да какие 100 грамм, тут на все 150 тянет.

– Ну, 150 – немножко.

– Вот видишь, а говоришь, не пил. У нас прибор, я должен наказать тебя.

– Ну, Григорий Кузьмич, ну как, ну первый раз.

– Вот тебе талоны, выбирай любой. – Инспектор разложил талоны изображением вниз. Водитель вытянул талон:

– Григорий Кузьмич! 3-й номер...

– Ну, что ж, такое твое счастье (оказывается инспектор выложил талоны только 3-го номера).

В то время 2 раза в год проводили районные собрания водителей. За мной был закреплен Октябрьский район. Я анализировал состояние дисциплины водителей района и с докладом выступал на собраниях, на которых присутствовали представители райкома и райисполкома. Руководители автохозяйств готовили к собранию награды и ценные подарки водителям, успешно выполняющим производственное задание и работающим без нарушений ПДД. Это, я считаю, имело большое воспитательное значение.

Проводились и выездные Комиссии по разбору нарушений ПДД. Несколько раз я проводил такую Комиссию в таксопарке. Допустим, задержали водителя в нетрезвом состоянии или совершившего ДТП. Разбор случившегося проводили прямо в присутствии всего коллектива. Сначала заслушивали водителя, выясняли, в чем причина, и решали коллективом – можно ли доверить руль этому нарушителю.

Для проведения профилактической работы и предупреждения ДТП с детьми за каждым инспектором была закреплена школа. Беседовали с детьми и читали лекции регулярно. За мной была закреплена 9-я школа.

По проблемам безопасности дорожного движения писали заметки в газеты. Но, прежде чем опубликовать ее на странице газеты, к нам приезжали из редакции и проверяли, соответствует ли действительности данная заметка.

А если в газете появилась критическая статья в адрес Госавтоинспекции – не дай бог в течение 15 суток ты не дашь опровержение – партийного взыскания не избежать!

И все же, слово инспектора – закон.

Раньше за нарушение ПДД водительское удостоверение не отбиралось, к сожалению, эта практика в настоящее время не прижилась. И я практиковал так. Когда жил на улице Красной Звезды (в 5 км от работы), всегда на работу до улицы Урицкого ходил пешком. И, бывало, по дороге выявлял нарушителя. Сначала разговаривал с ним, а затем назначал время, чтобы тот пришел в отдел. Приходит – беседую с ним, вроде все понял – отпускаю. Если же нарушитель не приходил – звоню руководителю данного автохозяйства и говорю:

– Такого на линию не выпускать. Все, слово инспектора – закон.

Беседы в автохозяйствах перед выходом на линию, в школах всегда проводились регулярно.

В завершение нашей беседы Александр Васильевич отметил:

– Работа инспектора ГАИ не из легких, требует выдержки, спокойствия, уверенности в своих действиях, поэтому желаю всем молодым сотрудникам Госавтоинспекции успехов в службе и терпения. Ведь есть такие водители, которые провоцируют инспектора на грубость. К каждому человеку надо выбрать свой подход. А это не так-то и просто.

Александр Васильевич умер в 2008 году, ему было 89 лет...

В память об одном из лучших сотрудников службы, герое войны и Отечества, 9 декабря 2020 года, в День Героев Отечества, в год празднования большого и значимого события для нашей страны – 75-летия Победы в Великой Отечественной войне, на здании Управления ГИБДД Архангельской области Филимонову Александру Васильевичу была открыта мемориальная памятная доска.

Литература:

1. Суковицин В.И. Календарь истории Госавтоинспекции. – М.: ООО «Фирма «ВАРИАНТ»», 2006.

2. Максимов А.И., Мирошниченко И.П. Есть такая служба. Архангельск: ООО «Издательские ПРОЕКТЫ», 2011.

Владимир Константинович Муратов,
ветеран ГАИ ГИБДД УМВД России по Ярославской области,
подполковник милиции в отставке

ИСТОРИЯ ЯРОСЛАВСКОЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В СУДЬБАХ ЛЮДЕЙ. ПОЛКОВНИК МИЛИЦИИ В ОТСТАВКЕ А.В. ЧАРКИН: ОТ ИНСПЕКТОРА ГАИ ДО НАЧАЛЬНИКА РОВД

Наша встреча с полковником милиции в отставке Чаркиным Александром Васильевичем, бывшим начальником Ярославского РОВД, произошла накануне 9 мая в Управлении Госавтоинспекции, куда он пришел уже по делам гражданской службы, связанной с решением вопроса организации движения в одном из микрорайонов г. Ярославля.

В 26 лет Александр Чаркин был семейным человеком, имел хорошую должность и стабильный заработок. Он работал на гражданской службе начальником участка ремонта Ярославского свайного управления, однако у него была давняя мечта поступить на службу в ГАИ.

В ноябре 1982 года он решил кардинально изменить свою судьбу и сферу деятельности. Перед приемом на службу в органы внутренних дел инспектор отдела кадров УВД направил его к начальнику отдела ГАИ УВД Яроблисполкома полковнику милиции Васильеву Алексею Сергеевичу, который увидел его неподдельное желание служить в ГАИ.

Несмотря на средне-техническое образование, Чаркина назначили на должность старшего инспектора дорожно-патрульной службы отдельного дивизиона дорожно-патрульной службы ГАИ, командиром которого был опытный и уважаемый в управлении внутренних дел и в Госавтоинспекции офицер Базуев Валентин Георгиевич – в настоящее время пенсионер МВД, майор милиции в отставке, почетный председатель секции ветеранов ГАИ-ГИБДД УМВД России по Ярославской области.

– Службы я не боялся, – рассказывает А.В. Чаркин, – потому что у меня средне-техническое образование, хорошая армейская закалка и спортивная подготовка, занимался классической борьбой.

Неслучайно он сразу же был зачислен в специальный взвод сопровождения, которым командовал старший лейтенант милиции Лев Михайлович Затрутин. Конечно, громко сказано, потому что даже взвод сопровождения имел несколько машин и не каждого из инспекторов могли закрепить для несения службы за автомобилем. Да и автомобилей-то было всего пять, и только один из них новый.

Первые полгода Александр Васильевич осуществлял пешее патрулирование улиц. В апреле

1983 года заместитель командира дивизиона ДПС Олег Васильевич Смирнов, увидев, что А. Чаркин неплохо разбирается в технике, поставил ему задачу – восстановить стоящий у забора патрульный автомобиль Ваз 21011. За месяц автомобиль был полностью отремонтирован. Результат его работы начальство оценило положительно, и буквально через неделю, когда в дивизион пришли два новых автомобиля Ваз 21011, один из них закрепили за Чаркиным, а напарником у него стал лейтенант милиции Борис Федорович Дерябин, в будущем возглавивший штаб самого крупного строевого милицейского подразделения г. Ярославля – батальона дорожно-патрульной службы.

За второй патрульной машиной закрепили Черняева Александра Алексеевича, впоследствии командира батальона дорожно-патрульной службы ГИБДД, подполковника милиции.

Патрульные автомашины специального взвода задействовались в обычной работе по надзору за движением транспорта и пешеходов, в летнее время – на сопровождении колонн автобусов с детьми. По необходимости их привлекали к сопровождению официальных лиц и делегаций, прибывающих на территорию области, среди них были даже члены Политбюро ЦК КПСС.

При сопровождении проезжали по тысяче километров. Вставали в 4 часа утра и возвращались в 2 часа ночи. Со временем никто не считался. Все складывалось удачно, но случались и курьезы.

А.В. Чаркин вспоминает, как встречали на границе области Министра внутренних дел СССР генерала Армии В.В. Федорчука, который ехал из Москвы без сопровождения на автомобиле марки «Мерседес». Ожидали министра на границе Ярославской области. Чаркин находился за рулем автомобиля Волга Газ 24-24 – в то время самым мощным патрульным автомобилем в г. Ярославле. Получилось так, что на границе автомобиль министра остановился на несколько секунд и поехал дальше. Начальник ГАИ В. Шашков быстро командовал: «По машинам», – и патрульные экипажи поехали вдогонку за министром.

За рулем второго патрульного автомобиля «Волга» находился старший инспектор ДПС

В. Первой, старшим экипажа назначен командир батальона ДПС О.В. Смирнов. Патрульные экипажи быстро перестроились и с мигалками начали сопровождать автомобиль министра МВД СССР. Однако сопровождение продолжалось не более пяти километров, потому что скорость на спидометре патрульного автомобиля возросла до 175 км/час и больше машина не могла разогнаться.

Водитель «Мерседеса», видя, что патрульные машины двигаются уже без ускорения, обогнал их и ушел вперед. К счастью, все обошлось без последствий и для министра, и для А. Чаркина, и для начальника Ярославской ГАИ В.А. Шашкова.

За время работы в батальоне ДПС А.В. Чаркину приходилось выезжать во все районы области для оказания профилактической помощи. Ему запомнился один выезд в 1983 году в Угличский район Ярославской области. Тогда четырьмя патрульными экипажами, прибывшими на оказание помощи, за два дня задержали около 120 водителей в нетрезвом состоянии, в то время как силами инспекторов ДПС ГАИ Угличского ГОВД за полгода задерживалось 30 пьяных водителей.

В 1984 году Александр Васильевич поступил на заочное отделение высшей школы милиции и в 1989 году ее окончил. К этому времени у него уже имелись опыт работы старшим инспектором и юридическое образование, что позволяло руководству назначить Чаркина на более ответственную должность.

В конце 1989 года старший лейтенант милиции Чаркин переведен на должность Госавтоинспектора городского отделения ГАИ г. Ярославля. За непродолжительное время работы в этой должности он сумел показать свои организаторские способности, и, когда пришло время выдвижения молодых сотрудников на руководящие посты, начальник областного отдела ГАИ УВД Ярославской области В.А. Шашков порекомендовал на должность начальника отделения ГАИ Ярославского РОВД именно его. На этом посту он заменил одного из старейших работников Госавтоинспекции Бориса Александровича Кашина.

В 1992 году штат отделения был невелик. Всего 6 человек, включая начальника отделения.

Для Ярославского района с населением в 56 тыс. человек, а в летний период оно возрастало с выездом дачников в 2-3 раза, этого было недостаточно. Поэтому начальнику отделения Чаркину поставлена задача – сформировать отдельное строевое подразделение дорожно-патрульной службы в составе Ярославского РОВД. В начале 1993 года началось его формирование и за 6 лет под руководством уже майора милиции Чаркина численность подразделения возросла до 36 сотрудников.

По велению судьбы и по рекомендации руководства района в 1999 году Чаркин назначен начальником Ярославского РОВД. Было много сомнений. Однако в этой должности Александр Васильевич также успешно руководил отделом в течение 6 лет до августа 2005 года.

Стоит обратить внимание, что из всех наружных служб наибольшая нагрузка падает на подразделение ГАИ, прежде всего из-за его мобильности, дисциплинированности и вежливости личного состава в обращении с гражданами и, конечно, решимости при задержании правонарушителей и преступников. Большинство сотрудников Госавтоинспекции отличались добросовестностью в исполнении служебных обязанностей, проявляя смелость и решительность.

По итогам оперативно-служебной деятельности полковник милиции А.В. Чаркин неоднократно поощрялся вышестоящим руководством. Он награжден нагрудным знаком «За отличную службу в МВД», медалью МВД СССР «За безупречную службу» 3 степени, медалями МВД России «За отличие в службе» 2 и 1 степеней. Министром МВД России полковник милиции Чаркин награжден именованным оружием – пистолетом Макарова ПМ.

2 августа 2005 года А.В. Чаркин вышел в отставку и в настоящее время занимает должность начальника службы охраны холдинга АМТ «Альянс». Руководство компании ценит опыт и профессиональное отношение А.В. Чаркина к своим служебным обязанностям. Александр Васильевич продолжает поддерживать связь и сотрудниками районного отдела и с ветеранской организацией Ярославского РОВД, особенно интересуется работой молодых сотрудников.



Анастасия Николаевна Никитина,
старший инспектор по пропаганде ОИО ГИБДД
УМВД России по г. Чебоксары

ГЛАВНАЯ ДОРОГА НИНЫ ИВАНОВНЫ

Сегодня, когда органы внутренних дел переживают новый этап своей истории, особенно ценен опыт тех, кто формировал его годами и охотно делится им с молодыми специалистами. Имя Никитиной Нины Ивановны уже на протяжении 29 лет ассоциируется у коллег с высоким профессионализмом. «Как же в Вашей жизни появилась ГАИ?» – с этим вопросом мы обратились к Нине Ивановне в предпраздничные дни 2012 года.

– В Госавтоинспекции Чувашии я начала работать с 1 августа 1983 года. Попала в ГАИ, можно сказать, случайно. Соседка по общежитию увольнялась с должности паспортистки и предложила мне попробовать себя на новом поприще. Мне понравилось. Особенно тем, что приходилось общаться с людьми. До ГАИ шесть лет я работала машинистом башенного крана. Сидела в кабине на высоте 25 м и, честно говоря, скучала среди рычагов и кнопок в одиночестве. Мне, как человеку общительному и подвижному, работа машиниста давалась особенно тяжело. Именно поэтому конкуренции внутри меня при выборе профессии не было. Можно сказать, что хорошо оплачиваемый крановщик проиграл общительной паспортистке.

В начале 80-х годов регистрационно-экзаменационный отдел Госавтоинспекции Чувашии располагался на улице Кооперативная в Чебоксарах, на первом этаже жилого дома. Вместе со службой регистрации транспорта отдел занимал всего два кабинета и один экзаменационный класс. Коллектив был по сегодняшним меркам очень маленький. К примеру, на регистрационно-экзаменационное отделение ГАИ приходилось всего три паспортистки.

– Мы жили и работали очень дружно, – вспоминает Нина Ивановна. – Выписывали водительские удостоверения пером и спецчернилами. Это было живое воплощение моей мечты работать учительницей. Оказывается, мне хотелось не столько учить детей, сколько выводить буквы красивым почерком.

В 1985 году начался массовый обмен водительских удостоверений. Основной удар приняли на себя паспортистки, по-прежнему аккуратно и без лишней суеты оформлявшие документы. Нина Ивановна отмечает, что люди, несмотря на огромные очереди, тогда были более спокойные, чем сегодня.

– Мы работали в те дни до девяти часов вечера, но бдительность не теряли никогда. Видимо, еще

тогда у меня зародилось внутреннее правило – к любой документации должно быть одинаково внимательное и беспристрастное отношение: будь то особый приказ МВД или письмо деревенского жителя. Запомнился случай, когда в документах, которые офицер уже почти принял на оформление, мне показался подозрительным способ написания фамилии водителя. И действительно, потом выяснилось, что старое удостоверение поддельное. Тогда за бдительность мне дали премию – 25 рублей. Фотографическая память – мое профессиональное несчастье. По сей день запоминаю все, что нужно и не нужно.

Доброжелательность и отзывчивость Нины Ивановны и сегодня отмечают все, кто имел с ней дело. А тогда, в 80-х годах, людей с такими качествами, безусловно, принимали в члены профкома. Молодая девушка, занимавшаяся лыжными видами спорта, долгие годы состояла в команде ГАИ. Еще недавно на ее спине был прикреплен номер участника ведомственных соревнований.

– В хорошей форме мне помогает оставаться любовь к спорту и физической работе. Обожаю ходить пешком, люблю работать на даче. И с внуками – а их у меня уже трое – могу часами играть в прятки и догонялки. Стараюсь ежегодно окунаться в прорубь и хотя бы раз в неделю выбираться в баню. Ну и чувство юмора, конечно.

В 1989 году Нина Ивановна перешла в канцелярию ГАИ на должность машинистки.

– Как сейчас помню свою первую пишущую электрическую машину «Ятрань». Работы было невпроворот. Компьютеры еще не появились, документы приходилось печатать всем сотрудникам, а параллельно записывать на прием и принимать звонки в приемной у начальника. Заведующей делопроизводством



Н.И. Никитина

ГАИ я стала в 1990 году. С одной стороны, работать стало легче – не было такого огромного документооборота. И жалоб гораздо меньше – в год примерно 50 обращений. Сложность заключалась в том, что всю информацию нужно было держать в голове: и названия приказов, и дату их выхода.

В 1993 году в Госавтоинспекции Чувашии наступил важный период – переезд в новое трехэтажное здание на улицу Б. Хмельницкого и переименование Отдела ГАИ в Управление.

– Новоселью мы радовались, как дети. Выходили на работу по субботам и воскресеньям, чтобы навести порядок в своих новых больших и светлых кабинетах. А в 1999 году появилась аттестованная должность – начальник канцелярии. С тех пор канцелярия – единственный отдел в

Госавтоинспекции Чувашии, где работают только женщины. Мне повезло, «девочки» в моей команде добросовестны, трудолюбивы и пунктуальны. Эти качества нам помогают справиться с любой задачей.

Заслуги Нины Ивановны по достоинству оценило и Министерство внутренних дел, наградив ее знаками «Отличник милиции» и почетной грамотой МВД России.

– Чтобы не подрывать авторитет, нужно всегда быть на высоте. Не предавать. Постоянно развиваться, самосовершенствоваться. Вникать в проблемы людей и помогать. Вообще, умение разговаривать с людьми – это трудная наука, но без нее нельзя стоять на страже закона.



Анастасия Николаевна Никитина,
старший инспектор по пропаганде ОИО ГИБДД
УМВД России по г. Чебоксары

УЧИТЬСЯ БУДУ ВСЕГДА!

История становления пропаганды безопасности дорожного движения Чувашской Республики тесно связана с именем полковника милиции в отставке Татьяны Сергеевны Ткаченко. При ней появилась еженедельная рубрика «Вокруг дорог» на республиканском радио, регулярно выходила газетная колонка в крупнейшей газете «Советская Чувашия». Татьяна Сергеевна с нуля создала телевизионную студию ГАИ, в которой много лет выходила еженедельная 30-минутная телепрограмма «Зона риска», – победитель и лауреат множества всероссийских конкурсов.

Из воспоминаний Татьяны Сергеевны Ткаченко:

– Московский автодорожный институт я закончила в 1977 году и приехала по распределению в Чувашию инспектором дорожного надзора ГАИ. На выбор было предложено несколько городов, но в Чебоксарах работал мой родной брат, строил подземные коллекторы. Мне захотелось быть поближе к нему. Первое впечатление о Чувашии – очень темно на улицах, но дороги приличные, только обочины заниженные.

На всю жизнь запомнила свой первый рейд. Поставили меня на перекресток проспект Мира – улица Калинина (один из самых оживленных перекрестков в г. Чебоксары). Я работала без напарника и патрульной машины и умирала от страха, слушая возмущенные сигналы водителей.

Регулировать движение я, конечно же, не умела. В итоге я просто мешала водителям, как не спровоцировала ДТП – ума не приложу.



Рис. 1. Т.С. Ткаченко

В то время у нас были «чистые четверги» – каждую неделю по четвергам всем личным составом выходили убирать территорию возле здания ГИБДД (тогда оно находилось на ул. Кооперативная в центре г. Чебоксары).

Впервые на слете ЮИД я побывала в 1978 году, будучи инспектором дорожного надзора, в качестве судьи конкурса «Вождение велосипеда в автогородке».

А в пропаганду я попала в 1988 году, после того, как начальник ГАИ, (Мосунов И.К.), стеснясь телекамеры, попросил вместо себя выступить на телевидении. Журналист потом подошел к начальнику и сказал: «Вот эта девушка будет лицом ГАИ!».



Рис. 2.



Рис. 3.

Никогда не забуду, как я организовывала свой первый слет ЮИД. Было это в 1989 году. Впечатленная всероссийским слетом, я написала в Министерство образования Чувашии письмо, в котором изложила все свои предложения по возрождению ЮИДовского движения в Чувашии, но получила очень прохладный ответ. В итоге дошла до обкома комсомола, но своего добилась. Зато слет № 2, который прошел в 1990 году в Ядрине, удался на славу. Вы помните, какое это было экономически тяжелое время, а в призах у нас – ве-

лосипеды, фотоаппараты, радиоприемники. В то время слет длился три дня, в команде было 10 ЮИДовцев, а судьями на конкурс я поставила ветеранов ГАИ. После этого слета движение ЮИД во всех школах стало развиваться в геометрической прогрессии.

Вообще, многие идеи для движения ЮИД я позаимствовала у пожарных. Тогда, в 80-х годах, у них была очень сильная пропаганда – появился музей, все конкурсы, например, «Юный пожарный», проходили очень качественно и увлекательно. Ходила на все конкурсы пожарных и училась.

В 1993 году в Госавтоинспекции Чувашии наступил новый, важный период – переезд в новое трехэтажное здание на улицу Б. Хмельницкого и переименование Отдела ГАИ в Управление.

В новом здании нашлось место для телевизионной студии, которую мы собрали буквально за две недели. Закупать оборудование пришлось в Москве с помощью профессиональных операторов и звукорежиссеров с Чувашского телевидения. Вскоре создали и музей ГАИ-ГИБДД Чувашии, который

функционирует и в настоящее время.

В начале 90-х годов самая продвинутая пропаганда, на мой взгляд, была в Перми. Уже тогда у них имелось свое авторadio. Созванивалась и ездила к ним по обмену опытом очень часто. Вообще, мой девиз в жизни – учиться надо постоянно, несмотря на выслугу лет и звания.

Начальником отдела пропаганды Татьяна Сергеевна проработала до 1997 года, а потом ушла на повышение – помощником министра внутренних дел по Чувашской Республике. С 2000 года возглавляла отдел информации и общественных связей МВД Чувашии.

– Времени и на заслуженном отдыхе по-прежнему не хватает, – рассказывает Татьяна Сергеевна. – Живем с мужем на два дома – в Черногории, и здесь, в Чувашии. У меня подрастают внуки, которых я обожаю. Вот где пригодился опыт работы с детьми! А еще нужно в огородах поработать, хочется с друзьями встретиться, книжки почитать, мир объездить. В общем, и в отставке темп жизни несколько не изменился!



Ася Сергеевна Суворова,
главный специалист направления пропаганды БДД
Управления ГИБДД МВД по Республике Карелия

ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ КАРЕЛИИ: ХРОНИКА СЛАВНОГО ПУТИ

Госавтоинспекция Карелии: начало начал

В целях регулирования автомобильного движения 5 ноября 1934 года по решению Совнаркома СССР организована Государственная автомобильная инспекция, входящая в состав ЦУДорТранс (Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик). В Республике Карелии Госавтоинспекцию Управления Рабоче-крестьянской милиции НКВД АКССР, состоящую из семи сотрудников, возглавил Ульченко Алексей Иванович.

Алексей Иванович, уроженец г. Грязи Воронежской области, инженер, призван на службу и назначен на должность начальника карельской Госавтоинспекции 7 апреля 1934 года. Именно с этой даты начинается история Госавтоинспекции Карелии.

В 1938 году ГАИ Управления милиции НКВД Карело-финской Советской Социалистической Республики возглавил Ерохин Николай Павлович.

Николай Павлович был из семьи карельских крестьян из деревни Марнаволок Пудожского района. Получил неполное высшее образование, окончив 3 курса Всесоюзного автодорожного института. В 1943 году окончил курсы усовершенствования руководящего состава ГАИ. Николай Павлович отмечен наградами – «За боевые заслуги» и «За победу над Германией». В 1948 году в звании майора милиции был уволен.

С первых дней войны функции Госавтоинспекции под началом Ерохина Н.П. существенно расширены, что было продиктовано особенностями военной обстановки и стремительным продвижением вражеских сил по территории Карелии. Наряду с государственными задачами по наведению порядка на автотранспорте и борьбе с аварийностью сотрудники ГАИ самоотверженно трудились, выполняя всю необходимую работу по мобилизации автомобильной техники для нужд Красной Армии.

В конце сентября 1941 года под натиском наступающего противника служба ГАИ в составе НКВД КФССР была эвакуирована сначала в Медвежьегорск, а затем в Беломорск (администра-

тивные центры Карелии). Перед сотрудниками ГАИ встала задача проверить техническое состояние автомашин, отправляемых на фронт, и тех, которым предстояло нести вахту в тылу. В самые короткие сроки необходимо было выполнить огромный объем работы, исключая возможность формального подхода. Днем и ночью инспекторы трудились, не зная отдыха, при этом движение транспорта практически не останавливалось. С января по август 1942 года транспортными предприятиями, функционирующими в республике (автобазы Пудожская, Кемская, Медвежьегорская и Парандовская), выполнено свыше 6,5 тыс. рейсов по перевозке раненых и больных, более 7,5 тыс. рейсов по перевозке грузов на нужды обороны. За период войны инспекторы в общей сложности проверили более 1700 автомашин.

В условиях военных действий инспекторы принимали квалификационные экзамены на получение удостоверения шофера. Стоит отметить профессионализм и принципиальность сотрудников ГАИ, которые невзирая на проявление патриотических чувств советского народа и рвение быть полезным для фронта, не допустили к управлению автотранспортом плохо подготовленных людей. Для сдачи экзаменов кандидаты в шоферы проходили жесткий отбор, и далеко не все получали заветные «корочки» – из 698 допущенных к экзамену, успешно прошли испытания 599 человек. В числе обладателей шоферских удостоверений было 17 женщин. Всего за военные годы Госавтоинспекция выдала 1279 удостоверений шофера.

После освобождения Петрозаводска от финских оккупантов сотрудники ОРУД и ГАИ вместе с жителями республики принимали активное участие в восстановлении разрушенного войной народного хозяйства, помогали решать вопросы организации пассажирских перевозок.

В 50-х годах прошлого столетия в Карелии быстрыми темпами развивалась автодорожная отрасль, реконструировались старые дороги, строились новые. Автомобильное движение ускорялось. В структуре ОРУД-ГАИ Карелии безопасность на дороге обеспечивали сотрудники Отдела по регулированию уличного движения (ОРУД). В состав отдела входило около десяти человек, в основном женщины, которые на перекрестках Петрозаводска регулировали движение автотранспорта. В любое

время года и в любую погоду регулировщики находились на посту, подавая сигналы водителям.

Во второй половине 50-х годов перед дорожной милицией встала задача повышения дисциплинированности водителей и пешеходов, формирования культуры безопасного поведения участников движения. Вопросы безопасности дорожного движения и предупреждения дорожных происшествий становились все актуальнее. Сотрудники Госавтоинспекции Карелии активно вели информационно-пропагандистскую деятельность, организуя встречи в рабочих коллективах на автопредприятиях. Инспекторы знакомили начинающих и профессиональных шоферов с основами законодательства и введенными изменениями, обращали внимание на организацию движения и дорожную инфраструктуру. Большое внимание уделяли воспитанию подрастающего поколения, обучение детей основам безопасного поведения на дороге проходило в детских садах и школах.

В 1958 году Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР было принято решение о строительстве автомобильной магистрали длиной 1407 км, связывающей города Ленинград, Петрозаводск и Мурманск. Проект имел важное экономическое и социальное значение как для жителей Карелии и крайнего Севера, так и для страны в целом. Строительство участка дороги Ленинград – Мурманск, проходящего по территории Карельской АССР, началось в 1966 году. Госавтоинспекции предстояла большая работа по обеспечению контроля за соблюдением всех технических условий и основных требований безопасности дорожного движения.

В 1961 году на улицах Петрозаводска появились первые троллейбусные маршруты. Новый транспорт позволил жителям и гостям столицы республики перемещаться по городу с комфортом. Увеличение потока автотранспорта, пешеходов, велосипедистов повлекло необходимость проведения воспитательной работы в трудовых коллективах автохозяйств и автопредприятий. Требовался контроль за дисциплиной среди шоферов.

Карельские водители 60-х годов хорошо знали инспекторов ГАИ, уважали их и прислушивались к практическим советам. Одним из таких инспекторов был Алексей Дмитриевич Баушев, всегда строгий и принципиальный, ни один нарушитель от его строго взгляда не уходил. Водителей, нарушивших в первый раз, мог по-отечески пожурить и отпустить, предупредив, что в следующий раз поблажек точно не будет.

Старое поколение водителей помнит инспектора А.Е. Мурзина. Антон Ефимович, ве-

теран Великой Отечественной войны, ветеран Госавтоинспекции, прошел путь от рядового сотрудника ГАИ до начальника республиканского РЭО ГАИ при МВД КАССР, завершил службу в 1976 году. Сохранились воспоминания Антона Ефимовича о том, как осенью 1958 года ему было поручено расследование дорожного происшествия. Водитель, совершив смертельный наезд на двух пешеходов, с места аварии скрылся. Антону Ефимовичу удалось по одной маленькой зацепке (частичке автоэмали, оставшейся на одежде одного из погибших) установить автомобиль, причастный к ДТП. Впоследствии судебно-криминалистическая экспертиза подтвердила причастность грузовика к совершению наезда. А молодой водитель, солдат срочной службы, сознался в содеянном и понес уголовную ответственность.

В 1962 году начальником Отдела ГАИ МВД Карельской АССР назначен А.И. Мордасов (до 1987 года). Бессменно четверть века Анатолий Илларионович, строгий и принципиальный, вникающий в каждую ситуацию, требующую его непосредственного участия, возглавлял Госавтоинспекцию. Как вспоминали сослуживцы-подчиненные Мордасова, он всегда был осведомлен о том, что происходит на дорогах республики, и, если в каком-нибудь районе складывалась неблагоприятная обстановка, отправлялся туда лично, чтобы исправить положение. Решив все служебные вопросы с сотрудниками местных отделений ГАИ, Анатолий Илларионович торопился в клуб или дом культуры, где вечером встречался с населением. Обладая прекрасными ораторскими способностями, он проводил тематические лектории, обсуждал с селянами тему дорожной безопасности, отвечал на множество вопросов. Его выступления сопровождалось просмотром киножурнала по правилам дорожного движения (в такие поездки он всегда брал с собой киноустановку, чтобы общение с гражданами было информативным и наглядным).

Прорыв в современность

На заре 70-х годов в стране ускоренными темпами развивалась дорожная отрасль, осваивалось и северное направление. Полным ходом шло строительство автомобильной магистрали союзного значения Ленинград – Мурманск, значительная часть которой проходит по территории Республики Карелии. За 1971 год в республике построено и отремонтировано 518 км автомобильных дорог. На карельском участке большой и сложный

объем работы по надзору за качеством дорожного полотна, оборудованием, техническими средствами и другой дорожной инфраструктурой выполняла Госавтоинспекция Карелии.

В частности, груз ответственности за соответствие построенных и реконструированных дорог требованиям строительных норм, правил, стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, был возложен на инженера отдела ГАИ МВД Карельской АССР Владимира Александровича Фёдорова. В своих воспоминаниях ветеран, заслуженный сотрудник органов внутренних дел Российской Федерации, без доли шутки отмечает, что пешком прошел почти весь карельский участок федеральной трассы М-18 (в настоящее время учетный номер трассы – Р-21 «Кола») и лично принимал завершённые участки автодорог.

Вспоминая годы становления карельской Госавтоинспекции, Владимир Александрович отмечает, что это были насыщенные событиями времена, когда стремительно развивался технический прогресс, внедрялись новые технологии, увеличивался транспортный поток. Требовательный к себе и людям, вникающий во все тонкости работы, неустанно совершенствующий свои знания, Владимир Фёдоров с первых дней службы зарекомендовал себя грамотным специалистом.

10 августа 1978 года Постановлением Совета Министров СССР № 685 утверждено единое для всей страны Положение о Государственной автомобильной инспекции. В республике были усилены меры по обеспечению безопасности дорожного движения.

В конце 70-х годов при отдельном дивизионе ДПС отдела ГАИ МВД Карельской АССР создан вертолетный взвод (Патрульно-санитарный эскортный взвод вертолетного патрулирования автомобильных дорог). Стоит отметить, организованное подразделение было одним из первых в стране. Первым командиром спецвзвода назначен Поздеев Анатолий Алексеевич. Управляли милицейскими винтокрылыми машинами «КА-26» пилоты гражданской авиации из Петрозаводского авиаотряда, а инспекторы ГАИ наблюдали за дорожной обстановкой и по радиации передавали информацию о нарушителях наземным автопатрулям. В случае, если патрульный автомобиль находился вне зоны досягаемости нарушителя, вертолет выполнял посадку прямо на шоссе, и инспектор привлекал водителя к ответственности.

Сотрудники спецвзвода контролировали обстановку на дорогах республики до конца 80-х годов.

Почти 15 лет инспекторы ГАИ не только пресекали нарушения водителей, но и оперативно

прибывали на места ДТП, доставляли раненых в больницы, оказывали населению другую помощь в экстренных ситуациях.

А во второй половине 80-х годов Петрозаводск настигла волна рокерского движения. Неформалы, собираясь в группы из десятков мотоциклов, бесчинствовали, ревом моторов нарушали покой жителей города, устраивая массовые гонки по ночным улицам. В дежурную часть милиции ежедневно поступали жалобы от граждан на действия мотоциклистов. А наряды ДПС зачастую были бессильны противостоять этим бесчинствам, нарушители правопорядка не подчинялись законным требованиям сотрудников ГАИ об остановке, ретировались с места событий и вскоре снова возвращались.

Многие не имели водительских удостоверений, управляли технически неисправными мотоциклами, зачастую используя угнанный транспорт. Реальной угрозой подвергались не только сами мотоциклисты, но и граждане, которые могли случайно оказаться на их пути. Число ДТП с участием мотоциклистов неумолимо росло, получали тяжелые увечья и погибали совсем юные нарушители правопорядка.

Подробностями борьбы с мотобеспределом поделился Чернобай Андрей Викторович: «Встал вопрос не только обеспечения дорожной безопасности, но и сохранения чести и достоинства сотрудника ГАИ и престижа службы в целом. Распоясавшиеся хулиганы чувствовали превосходство в мобильности, уходя на своих мотоциклах от милицейских «жигулей» и «москвичей» враспыленную через узкие дворовые проезды. Случалось, что мотоциклисты, проявляя полное неуважение к служителям закона, эскортировали милицейские автомобили.

Это был верх цинизма, уверенность в своей неуловимости и безнаказанности. Обсуждая итоги очередного рейда, мы пришли к выводу, что это явление не временное, и, чтобы бороться с ним, инспекторам необходимо быть с нарушителями в равных мобильных условиях. Определилась группа энтузиастов, которые предложили разработать систему действий по пресечению нарушений ПДД данными участниками движения». Старшим спецгруппы назначен старшина милиции инспектор ДПС Андрей Чернобай.

Результаты работы не заставили себя ждать – десятки нарушителей отвечали в соответствии с Законом, а их транспортные средства отправлялись на штрафстоянки. В ходе работы спецгруппы ГАИ заметно повысилась раскрываемость преступлений, в том числе по угонам и кражам мототехники. К 1990 году спецгруппе удалось навести порядок

на улицах Петрозаводска, а группа инспекторов на «чезетах» взяла под контроль районы республики. После мотосезона 1992 года миссия спецгруппы ГАИ завершилась, инспекторам предстояло выполнение других задач в сфере безопасности дорожного движения.

ГАИ «девяностых»

Нелегкие испытания на плечи сотрудников Госавтоинспекции выпали в 90-е годы, когда ежедневно приходилось нести службу в режиме повышенной готовности, с боевым оружием, в бронжилетах. Как и все сотрудники милиции, автоинспекторы обеспечивали безопасность граждан и общественный порядок на улицах и автодорогах республики, осуществляли борьбу с преступностью, в составе сводных отрядов несли боевую вахту в кавказском регионе.

При этом перед сотрудниками ГАИ стояли основные задачи по выполнению непосредственных служебных обязанностей – обеспечение безопасности дорожного движения и профилактика ДТП, учет автотранспорта и контроль за его техническим состоянием, прием экзаменов, выдача и замена водительских удостоверений. Объем работ возрос также за счет многократного увеличения числа автомобилистов – к 1990 году количество автомобилей возросло до 70 тыс. (фактически, на каждого десятого жителя республики, включая детей и стариков, приходилось по одному автомобилю).

В 1994 году на должность начальника отдела ГАИ МВД по Республике Карелия назначен Кузьмин Геннадий Евгеньевич. Непросто было руководить в такое трудное для всей страны время, но ему удавалось создать условия для работы сотрудников, улучшать дорожную инфраструктуру, выполнять множество трудоемких задач, обеспечивающих бесперебойную деятельность по контролю за дисциплинированностью водителей.

Из личных воспоминаний Геннадия Кузьмина: «Начальником Отдела ГАИ МВД Карельской АССР, куда я в 1978 году поступил на службу, был Мордасов Анатолий Илларионович. К тому времени он руководил карельской Госавтоинспекцией больше пятнадцати лет. Анатолий Илларионович был талантливым управленцем, требовательным к дисциплине и порядку, обладающий всеми необходимыми профессиональными качествами сотрудника Госавтоинспекции. А учителем и наставником для меня стал специалист высокого класса в деле дорожного надзора Фёдоров Владимир Александрович. Благодаря его помощи было не-

трудно освоить азы работы, и в дальнейшем он всегда находил возможность подсказать, поддержать или обсудить проблемный вопрос».

Под контролем отдела находилось все, что касалось организации движения, знаков, разметки и другой дорожной инфраструктуры. Геннадий Кузьмин, обладая высокой степенью ответственности и исключительным техническим талантом, производил расчеты установки дорожных знаков, досконально изучив участок дороги. Он мог пройти и проехать по нему десятки (и даже сотни) раз, чтобы с точностью до метра определить место установки знака или вычислить максимально допустимую скорость движения.

В середине 90-х годов по обмену опытом в составе делегации от Карелии Геннадий Евгеньевич побывал в Финляндии, где увидел преимущества проведения высокотехнологичного технического осмотра автомобилей. Начальник карельской Госавтоинспекции не стал откладывать воплощение идеи открытия станции технического осмотра. В 1996 году он инициировал строительство в Петрозаводске первой станции диагностики автомобилей, а в 1998 году ГАИ МВД Карелии, уже имея опыт строительства диагностической линии, приступила к масштабному проекту по строительству диагностических станций. На смену трудоемкому и долгому обследованию (в основном визуальному) пришла высокотехнологичная комплексная диагностика состояния транспортных средств. Особую значимость приобрели передвижные (выездные) диагностические пункты, благодаря чему у автовладельцев из отдаленных поселений появилась возможность качественной проверки технического состояния своего транспорта.

Современная и сильная Госавтоинспекция Карелии

Унаследовав былые традиции, ровняясь на достойный пример сильных духом и преданных делу безопасности дорожного движения своих предшественников, Госавтоинспекция Карелии вышла на новый уровень совершенствования. Однако современные условия требовали от сотрудников Госавтоинспекции конструктивных и качественных решений, настало время глобальных перемен.

С 2013 года Управление ГИБДД МВД по Республике Карелия возглавляет полковник полиции Червочкин Андрей Владимирович. Андрей Владимирович более 10 лет руководил отделом ГИБДД УВД г. Петрозаводска, выстраивая свою работу в строгом соответствии с требованиями обе-

спечения дорожной безопасности. Карельская столица преобразалась, велось жилищное и объективное строительство. Во многом благодаря профессиональному подходу сотрудников Госавтоинспекции к организации и безопасности дорожного движения, осуществлению контроля за соблюдением действующих ГОСТов и СНИПов, новые жилые кварталы, крупные торговые и социальные объекты Петрозаводска в настоящее время имеют достаточное количество парковочных мест, оборудованы тротуарами, пешеходными переходами и всей необходимой дорожной инфраструктурой.

Червочкин Андрей Владимирович отмечает: «Мне выпала честь работать с целеустремленными и трудолюбивыми людьми, истинными профессионалами, преданными своему делу. Благодарен своим наставникам в ГАИ, именно их опыт и стал основой фундамента моей дальнейшей службы. На каждом этапе службы встречал достойных со-

трудников и с большой благодарностью вспоминаю всех, с кем вместе преодолевал тернистый путь в условиях неспокойных девяностых и стремительных перемен двухтысячных годов. Благодарю каждого действующего сотрудника, каждого ветерана службы Госавтоинспекции, кто искренне переживая за общее дело, честно выполняет свои служебные обязанности».

Литература:

1. Материалы архива Национального музея Карелии // <http://nmrk.karelia.ru>.
2. Официальный сайт ГИБДД России // гибдд.рф.
3. Официальный сайт МВД по Республике Карелия // 10.мвд.рф.
4. Публикации свободного доступа на странице «Национальный архив Республики Карелия» // vk.com/club181505278.



Рауль Форелевич Тинчурин,
консультант по внешним связям и историко-архивной работе
Татарстанского Регионального объединения ветеранов
ГИБДД МВД по Республике Татарстан,
кандидат технических наук,
член международной ассоциации журналистов,
заслуженный работник печати и массовых коммуникаций Республики Татарстан

КОГДА ЧЕЛОВЕК – НА СВОЕМ МЕСТЕ

В образовательном активе Рафаэля Мирзахасановича Туктарова дипломы Чистопольского техникума механизации сельского хозяйства, училища войск МВД, высшей партийной школы, финансово-экономического института, опыт работы в хозяйственных и партийных органах.

Время его руководства Госавтоинспекцией Республики Татарстан с 1975 по 1985 год отмечено техническим и кадровым укреплением службы, строительством первых крупных административных и хозяйственных объектов, заметным повышением эффективности работы основных подразделений ГАИ.

Одной из первых в системе МВД СССР Госавтоинспекция ТАССР создала специализированное монтажно-эксплуатационное управление. Практически всю подготовительную работу в этом деле выполнил Борис Румянцев. Бывший фронтовик, ответственный и добросовестный человек, сформировавший команду, которая совершила настоящий прорыв в обустройстве улиц городов и дорог Татарстана, – обновила и расширила светофорное хозяйство, заменила дорожные знаки, освоила новые материалы и технологии дорожной разметки. Установленные тогда, в конце 70-х годов, командой Румянцева светофоры безотказно работали не одно десятилетие. А своевременность нанесения и качество дорожной разметки, которые были при Румянцеве неперенными требованиями, и сегодня не всем удается обеспечить.

Еще одна проблема, которую пришлось решать в те годы – несовершенство процедур приема квалификационных экзаменов. Проверка знаний выполнялась либо устно, либо с помощью примитивных бумажных шаблонов. В республике решили внедрить новейшую тогда автоматизированную систему приема экзаменов. Начальник Госавтоинспекции сам ездил на оборонный завод в Киров, производивший оборудование, договари-

вался о внеочередных поставках. За три года во всех крупных регистрационно-экзаменационных подразделениях установлена система «Вятка». А в Казани новую систему ставили еще и в новое помещение – при активной поддержке министра МВД ТАССР Салиха Япеева удалось получить целый этаж в строившемся здании районного ОВД.

Следующим важным вопросом, который удалось решить, было развертывание дорожно-патрульной службы. Утверждены штаты подразделений, приобретено необходимое техническое оснащение.

По примеру Москвы и Ленинграда в Казани сформирован вертолетный взвод. Обошлось это недешево, но эффект от работы воздушного патруля превзошел все ожидания. Отныне звук мотора любого пролетавшего над дорогой самолета или вертолета укрощал лихачей не хуже сотни инспекторов.

Благодаря развертыванию сил ДПС впервые удалось взять под непрерывный контроль практически все основные автомагистрали республики.

За следующие с начала преобразования ГАИ МВД ТАССР восемь лет количество погибших на дорогах Татарстана сократилось на 100 человек. Цифра запомнилась очень хорошо потому, что начальник ГАИ республики взял под личный контроль статистику ДТП и дорожного травматизма, которую вели на местах отделения ГАИ, исполкомы, больницы и травмпункты – оптимизировать контрольные показатели стало практически невозможно.

Госавтоинспекции пришлось поработать с архитекторами и дорожными строителями. В Казани начала 80-х годов катастрофически не хватало магистральных и распределительных улиц. Строился первый большой жилой микрорайон «Горки», а единственная улица, идущая из производственной и административной частей города, – Гвардейская, упиралась в стоящие поперек кирпичные жилые дома. Не было выхода ни на дороги, охватывающие



Рис. 1. Р.М. Туктаров

город по периметру, ни на развязки на выходе из города в сторону Камского автогиганта и нефтедобывающих районов республики.

ГАИ МВД ТАССР удалось настоять на решении и этих проблем: микрорайон «Горки» обеспечен улицами, построены современная безопасная двухуровневая развязка и третья транспортная дамба. Всего с конца 70-х до середины 80-х годов построены три железнодорожные и пять автомобильных развязок.

Вступив в должность начальника, Р.М. Туктаров поставил перед всеми сотрудниками аппарата задачу учиться. Ведь к 1975 году только трое из 35 руководителей ГАИ МВД ТАССР имели высшее образование.

Начал приглашать на работу выпускников КИСИ, автомобильного факультета КАИ, мехмата КГУ.

Рафаэль Мирзахасанович вспоминает, как его критиковал министр внутренних дел по Республике Татарстан Николай Демидов: «Ты прекрати мне милицию дискредитировать! Взят, понимаешь, моду наставлять своих орлов: забудьте милицейские замашки». Действительно было такое. Воспитывая своих сотрудников, начальник ГАИ имел в виду, что общаться им предстоит не с преступниками, а с нормальными людьми. Для подавляющего большинства граждан именно сотрудник Госавтоинспекции олицетворяет закон, надежную защиту и всю правоохранительную систему.

Структуру отдела ГАИ МВД ТАССР составляли в те годы два отделения и три группы, руководство которыми осуществляли самые опытные люди, прошедшие суровую боевую и трудовую школу – основоположники современной службы.



Рис. 2.

В составе регистрационно-экзаменационных подразделений работали Адип Муфхаров, Борис Шабельский, Юрий Новиков, Габбас Галлямов, Виктор Антонов, Хамдия Гильмуллина, Виктор Разумнов.

Отделение организации движения и дорожного надзора возглавлял Мансур Заляев. Под его руководством работали Виктор Ильин, Валерий Афанасьев, Валерия Калганова, Александр Виссарионов, Валерий Савкин, Станислав Колин, Масгут Гайфуллин, Александр Воробьев.

В группе пропаганды вместе с ее руководителем Михаилом Долгополовым – политруком во время Великой Отечественной войны, работали Татьяна Матросова, Рания Клевакина, Вера Фаляхова, Наиля Вильданова.

Административно-профилактической группой командовал самый авторитетный автоинспектор республики Борис Хрусталеv. Под его началом трудились Владимир Бусов, Наиль Сафиуллин, Ринат Фархуллин. Немногочисленный коллектив выполнял огромный объем работы, фактически совмещая функции трех подразделений: административной практики, штаба и дорожно-патрульной службы.

Группу технического надзора возглавлял Александр Терентьев. Под его началом работали Юрий Новиков, Александр Быков.

На рубеже 80-х годов возросла роль общественных инспекторов безопасности движения. При автотранспортных хозяйствах формировались группы из наиболее дисциплинированных шоферов, которые в свободное время помогали районным автоинспекторам поддерживать порядок на дорогах.

Самым результативным был отряд автоинспекции Боевой комсомольской дружины Набережных Челнов. Его бойцы дежурили после работы на улицах города и пригородных автодорогах, куда выезжали на прикрепленной машине ГАЗ-53, оборудованной будкой, рацией, синим маячком и громкоговорителями. Днем это был грузовик, выполняющий обычные хозяйственные функции, а вечерами становился грозой нарушителей правил дорожного движения. Это был уникальный, незаслуженно забытый сегодня опыт действенного вовлечения активной общественности в обеспечение порядка и безопасности на дорогах.

В августе 2021 года ветеранской организации МВД по Республике Татарстан исполнится 30 лет. Одновременно с ней по инициативе Р.М. Туктарова сформирована и группа ветеранов Госавтоинспекции. Рафаэль Мирзахасанович и в этом начинании оказался на высоте. Наметил стратегические задачи и определил текущие функции для вышедших на пенсию, но не утративших рабочий настрой коллег. Из наиболее активных ветеранов образован Совет, разработан Устав. С декабря 2005 года Татарстанское Региональное объединение ветеранов (ТРО ветеранов ГИБДД, ныне РРО

БДД) заработало в полную силу. Председателем Совета единогласно избран Р.М. Туктаров. На его счету, помимо традиционных для подобных объединений направлений, организация проката детских удерживающих устройств, регулярного профессионального конкурса на звание «Лучший патрульный экипаж ДПС», учреждение знака «Почетный Ветеран» и ООО «Ветераны ГАИ» – для технического обеспечения автоматизированного контроля участников дорожного движения на всех дорогах республики. Верный своим принципам и многолетнему успешному опыту вовлечения единомышленников на решение масштабных задач своими силами, Р.М. Туктаров сумел выстроить финансовую основу работы ветеранов. На заработанные средства сформирован прокатный фонд детских удерживающих устройств – более 500 кресел. Приобретен и оборудован патрульный автомобиль лучшего экипажа ДПС, ежеквартально инспекторам, показавшим наилучшие результаты, вручаются вымпелы и денежные премии. Сегодня ветеранов, собранных и

сплоченных Рафаэлем Мирзахасановичем, а это без малого шесть сотен человек, в Управлении ГИБДД МВД по Республике Татарстан уважительно именуют действующим резервом службы.



Рис. 3.

В наши дни в условиях набирающей силу глобальной цифровой трансформации экономического и жизненного уклада России можно без преувеличения утверждать, что три ключевых плацдарма повышения безопасности дорожного движения и развития службы Госавтоинспекции: хорошие дороги, крепкая материальная база и профессиональные кадры – созданы нашим старшим поколением, закаленным войной и неустанным трудом на благо общества и государства.

Служебная биография Рафаэля Мирзахановича Туктарова – это поистине хрестоматийный образец полноценной реализации потенциала руководителя государственной службы, который вопреки любимой в России поговорке доказал, что и один в поле воин.

Елена Сергеевна Фомина,
ветеран Госавтоинспекции,
майор милиции в отставке
(УГИБДД УМВД России по Оренбургской области)

ДОРОГА СУДЬБЫ – ДОРОГА В ПРОФЕССИИ

Те, кто видел смерть на поле боя и сам шел в атаку под свист пуль, к жизни относятся иначе. Герман Степанович Королев свое боевое крещение получил будучи семнадцатилетним мальчишкой, участвуя в ликвидации бандеровских банд Белоруссии.

В 1944 году Герман Степанович был призван в армию Вешенским военкоматом Ростовской области. Со школьной скамьи ученик 9 класса Герман Королев был направлен на двухмесячное обучение военному солдатскому делу.

Занятия были напряженными, а бытовые условия тяжелыми. Но время пролетело быстро. Все. Завтра маршевый пехотный батальон из новобранцев отправляется на фронт. В это время шли ожесточенные бои за освобождение Будапешта. Но судьба сделала крутой поворот. Приехали вербовщики – brave офицеры в красивой форме. Конечно, рядовой Королев согласился на предложение стать десантником. И вместо фронта попал в эшелон, который шел без остановок, как экспресс, в другую сторону. Первое впечатление было ошеломляющим. Кормили как на курорте. В столовой – застеленные скатертью столы на четырех человек, на тарелке – бутерброды с докторской колбасой, вилка, ложка. Для чая отдельная кружка. Все в один голос воскликнули: «Ребята, жить можно!».

А как начали гонять (физическая подготовка, боевая, по расположению только бегом, даже офицерам), стало понятно, почему усиленное питание. Командир пояснил: «Вы гвардейцы. Резерв Сталина».

Уставшим после тренировки и занятий, отдохнуть будущим десантникам доводилось крайне редко. Зачастую поднимали по тревоге. На грузовых машинах курсанты направлялись на ликвидацию бандеровцев, которые зверствовали в округе. Вот здесь и получил Герман Королев свое боевое крещение. В этот раз все было как обычно, срочно погрузились в автомобили, ему, как самому маленькому (в строю Герман был последним), досталось место у борта кузова. В пути все дремали, облокотившись на карабины. Молодой сон крепкий. Очнувшись, Герман удивился, что лежит на спине, и опять задремал. Когда он в следующий раз открыл глаза – увидел над собой горящую лампочку, кровати, людей в солдатских белых кальсонах. Ему

что-то говорят, а он не слышит. Оказалось, он в госпитале. Пошевелил руками, ногами – все работает, значит, будем жить. Потом ему рассказали, что автомобиль, в котором находился рядовой Королев, наехал на противотанковую мину. Спасло Германа то, что он находился в самом отдаленном уголке автомобиля. После госпиталя он попал в Минск на пересыльный пункт. Распределили на аэродром. Герман Степанович был поражен увиденным – город разрушен практически полностью.

На аэродроме их встретил старший лейтенант – командир роты. Очень доброжелательно поздоровался, начали знакомиться. Первый вопрос – «Какое образование?». Герман Степанович стоял в строю последним. И выяснилось, что он самый образованный – полных восемь классов.

«Молодой человек, – сказал командир, – будете писарем. Я вас никому не отдам».

Такое обращение рядового Королева удивило. Его, семнадцатилетнего мальчишку, называют молодым человеком. Он и ответил, горячась как мальчишка: «Не хочу писарем».

А в ответ услышал уже строго: «Вы в армии. «Есть!» – прозвучало в ответ.

Победу он встретил в Минске. Затем – служба в Баку, Хабаровске, на Сахалине. Дослужился до заведующего секретной части. Демобилизовался со срочной службы ровно через сто месяцев в звании старшины.

Шел 1953 год. Приехал в Оренбург к отцу и по его совету поступил в автодорожный техникум. В 1957 году отметил сразу несколько событий: окончание техникума (с отличием), свое тридцатилетие и создание семьи. От полученного направления на обучение в Саратовский институт, куда его принимали без экзаменов, пришлось отказаться – нужно было содержать семью.

Привыкший за восемь с половиной лет к военной дисциплине, Герман Степанович обратился с вопросом о трудоустройстве в органы внутренних дел. По его специальности, автомеханик, место должно было освободиться только через 2 месяца, предложили это время послужить в должности инспектора дорожного надзора в ГАИ. Прошло три дня стажировки. Королева ставят дежурным. В его обязанности входит выезд на дорожные происшествия. Задача не из легких, а главное, еще не все

изучил. Начальник пообещал помощь. И вот ровно в пять часов вечера поступает сообщение о ДТП со смертельным исходом, троллейбус сбил женщину. Приехал начальник, оформили схему. И вот уже самостоятельно Королев нашел автомобиль, чтобы погубить женщину погрузить и отвезти в морг.

Ночью произошел второй случай аварии со смертельным исходом. Здесь уже Герман Степанович справился без наставника. После точного дежурства в голове была только одна мысль: «Чтобы я остался в ГАИ, да ни за какие карамельки!».

А начальник уже ждет. За две недели нужно подготовить правила дорожного движения для Оренбургской области. Тогда не было единых Правил, только несколько пунктов. И каждый регион добавлял правила дорожного движения в соответствии со своими условиями. Работа увлекла, и об уходе Герман Степанович забыл. А его уже перевели в Квалификационную комиссию – понравилось. И так Королев стал сотрудником ГАИ на долгих двадцать восемь лет, заочно получил высшее юридическое образование. Еще была служба в штабе УВД в оргинспекторском отделе, пригодился армейский опыт работы.

В 1982 году в звании подполковника милиции Королев Герман Степанович ушел на заслуженный отдых.

Больше всего ему вспоминается работа начальником отделения организации дорожного движения в ГАИ. Да разве можно забыть годы созидания. Это сотрудники его отдела нанесли первую разметку на ул. Советской, установили первый светофор, впервые ввели одностороннее движение на улицах Комсомольской, Пролетарской, Чичерина и Кирова. Сейчас мы не представляем себе, что по этим улицам можно ехать по-другому. А тогда, в 1960-х годах, устанавливали дежурство, чтобы приучить водителей к новым правилам движения. Круговое движение у моста реки Урал тоже было сделано благодаря настойчивости Германа Степановича и профессионализму сотрудников отдела. И, конечно, знаменитый женский взвод регулировщиц, созданный по опыту Ленинграда.

Более 36 лет Герман Степанович служил Отечеству и людям. Все эти годы он сохранял самое дорогое, что дано человеку, – жизнь. Он шел по выбранной дороге, не сворачивая и не ища обходных путей. Вот и получилось, что дорога судьбы и профессиональное занятие дорожным движением совпали.

Воспоминания сослуживцев

Проскурин Алексей Андреевич, подполковник милиции в отставке: «В Госавтоинспекцию я

пришел после Саратовской высшей школы ГАИ. Герман Степанович посмотрел мои документы и пригласил к себе в отдел организации дорожного движения. Мы стояли у истоков этого направления. Было интересно и трудно, потому что все в первый раз. В работе Королев принципиальный и дотошный, требовательный, но покладистый. Все вопросы можно было решить. 18 лет работы с Германом Степановичем не было ни споров, ни ссор. Я рад, что довелось нести службу с таким человеком».

Семи́н Ю́рий Васи́льевич, майор милиции в отставке: «Герман Степанович человек неравнодушный. Помню, как я, еще молодой неопытный сотрудник, постигал азы милицейской службы. А Королев уже работал, так к нему можно было обратиться с любым вопросом. Всегда спокойно объяснит, подскажет и рассказывать будет до тех пор, пока не поймешь. Всегда доброжелательный и пошутить любит».

Тютюнина Клара Алексеевна, майор милиции в отставке: «Это мастер своего дела, очень порядочный человек. Он и в работе отличался своей добросовестностью и добрым отношением с коллегами, и у него замечательная дружная семья».

Паже́тных Ви́ктор Влади́мирович, капитан милиции в отставке: «Когда Герман Степанович пригласил меня в Ленинский районный отдел ГАИ госавтоинспектором, я уже имел достаточный опыт работы инспектора ДПС в специальном взводе, между собой его называли диким, потому что работа – это бесконечные командировки. Согласился. А оказалось, что я очень далек от этой работы, совершенно другая сфера деятельности, она связана с профилактикой безопасности движения на автопредприятиях, в учебных заведениях. Первые поездки были совместными. Герман Степанович знакомил с руководителями и особенностями предприятий».

Сначала учил, а потом и спрашивал. Все строилось по принципу: получил приказ, сделал – молодец, не сделал – в резерве ночь. Но до этого доходило редко. Герман Степанович был спокойным начальником, выдержанным, терпеливым, никогда не повышал голос. Такое поведение передавалось и подчиненным.

Рассказ о Германе Степановиче был бы неполным без воспоминаний **Тамары Михайловны Королевой**, жены и верной спутницы. Они оказались короткими: вместе мы 61 год, за это время я от мужа не слышала ни одного грубого слова. Дай бог, чтобы все так жили. Конечно, работа была беспокойная и ответственная, свободного времени мало, так что с домом и детьми чаще проходило управление одной, зато внуков вместе растили.

Мария Владимировна Шиляева,
начальник отдела организационно-аналитической работы
и пропаганды безопасности дорожного движения
УГИБДД УМВД России по Кировской области

ЛЕГЕНДА КИРОВСКОЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Валерий Алексеевич Креницын – это имя знает каждый сотрудник ГИБДД Кировской области, легендарный ветеран органов внутренних дел, оставивший яркий след в истории службы. Именно с его именем связаны самые насыщенные и интересные годы развития кировской Госавтоинспекции.

Валерий Алексеевич родился 29 октября 1926 года в г. Кирове. В 1942 году практически все мужчины Кировской области ушли на фронт, и тяготы колхозной жизни легли на хрупкие плечи женщин и подростков. Именно тогда, в 15 лет, Валера узнал истинную цену хлеба, трудясь в деревне Емакаиха Кичьминского района (в настоящее время Советского) Кировской области. Наравне с остальными носил и возил сено, убирал зерновые, картошку, заготавливал и кормил колхозных коров. И была только одна мечта – поскорее вырасти и отправиться на фронт биться с фашистами.

Тяжело было в окопах. Но и в опустевших колхозах тоже приходилось туго. Люди часто оставались полуголодными, плохо одетыми, но трудились доблестно. Будучи мальчишкой, Валерий Алексеевич трудился без скидок на возраст и не жаловался на трудности, лишь бы обеспечить Красную Армию всем необходимым. Работать приходилось от зари до зари, да еще и уроки в школе нельзя пропускать. Несмотря на трудности, в один из дней Валерий вместе со своим лучшим другом перевыполнил дневную норму. Ребята выкосили 1,5 гектара ржи, за что председатель колхоза наградил обоих килограммом свежего меда. Через два месяца за хорошую работу Валерий получил от колхоза 64 кг муки, которые кормили его семью целый год.

После возвращения из колхоза в г. Киров Валерий Алексеевич устроился работать на одно из старейших и крупнейших предприятий транспортного машиностроения России – на Коломенский паровозостроительный завод, который в годы войны обеспечивал нужды фронта: ремонтировал, осуществлял выпуск легких танков Т-35.

– Прихожу в отдел кадров, – вспоминает Креницын, – сидит пожилой мужчина без руки с орденом на груди. Спросил, знаю ли я закон Ома. Рассказать о том, как он работает, не составило особого труда. После чего он сказал: – пойдешь работать в энергоцех.

К работе нужно было приступать на следующий же день. Валерию Алексеевичу выдали «когти» для лазанья по столбам, и он начал заниматься установкой рубильников, монтажом аппаратуры и другими работами. За зиму Валерий Алексеевич хорошо изучил завод, побывал в разных цехах, присматривался к работе мастеровых, завел себе товарищей.

Особенно Креницын гордился работой по выпуску изделий ДМ-13 артиллерийской установки СУ-76.

В 1943 году, увидев на проходной объявление о наборе учащихся 5-10 классов в школу рабочей молодежи при заводе, подал заявление и пошел учиться. Учеба давалась легко, особенно нравилась математика и физика. Валерий был нацелен на учебу, мечтал получить среднее образование, а потом закончить университет. В конце учебы из 30 учеников этого класса экзамены сдали только пятеро, в том числе Креницын. Остальные постепенно бросили учебу. На экзаменах юноша сдал все предметы на «отлично». За трудолюбие в учебе Креницын удостоен денежной премии от директора завода в размере 100 рублей.

1944 году на завод приехал представитель государственного комитета обороны Москвы, чтобы объявить рабочим об эвакуации завода обратно в Харьков. Вместе с заводом уехали рабочие, в том числе и Креницын, а также перевезено специализированное оборудование. Кировский завод стал организующим звеном в возобновлении производства тяжелых танков, выпустив первый тяжелый танк в марте 1945 года.

На харьковском заводе Креницын определили работать на сборочный пункт поврежденных машин, среди которых были итальянские, французские и немецкие модели «Мерседесов». Благодаря тому, что в минимально короткие сроки после ремонта в строй возвращались качественно отремонтированные автомобили, выполняющие самые сложные задания, самоотверженная работа Креницына отмечена почетной грамотой, а также денежной премией в размере 500 рублей. В мае 1945 года ему присвоено звание «стахановец завода» с назначением на должность бригадира электриков. Это давало ему право целый год питаться в стахановской столовой.

В 1945 году война закончилась, появились некоторые послабления, можно было уволиться с работы и пойти учиться в институт или техникум. В результате Криницын поступил в кировский техникум. Окончив на отлично второй курс, подал заявление о поступлении в Рязанское автомобильное училище. После работы на заводе учеба в техникуме показалась Криницыну просто домом отдыха. В 1950 году он уехал в Румынию служить в отдельную механизированную армию, где во времена Второй мировой войны проходил службу его отец. Немного овладев румынским языком, отец и сын при встрече шутливо беседовали на нем вечерами в кругу семьи после возвращения Валерия со службы.

В Румынии у Валерия Алексеевича возникла идея получить среднее образование. Для этого Криницын поступил в 10 класс при доме офицеров г. Галац, где в это время служил. Получив аттестат зрелости, имея положительное резюме, молодой человек поехал поступать в военно-транспортную академию, но не прошел по состоянию здоровья. После чего Валерий Криницын уволился из армии и вернулся в г. Киров, где 20 декабря 1955 года поступил в автомобильное транспортное управление техникум по рационализаторству и изобретательству.

Валерий Алексеевич, хорошо разбираясь в чертежах, активно предлагал руководству новые варианты работы, и через два месяца назначен на должность начальника производственно-технического отдела. Через два года он уже руководил кировским грузовым автохозяйством № 3.

Уже в первый рабочий день Криницын понял, что в таких условиях продуктивно работать невозможно: отсутствует горячая вода, кругом грязь, помещения маленькие. Взяв ссуду в госбанке, Криницын начал работу по улучшению ситуации. Пригласив специальную бригаду, Валерий Алексеевич организовал работу по асфальтированию площадки, строительству помещений мастерских, подключение к ТЭЦ.

Кировское автохозяйство заработало в полную силу. Благодаря инициативе Валерия Алексеевича Криницына произошли изменения качественных характеристик изготавливаемого материала, а также технологии пакетирования, улучшилось качество погрузки. Предприятие активно пошло вверх, развиваясь и перевыполняя план. Начальник управления автомобильного транспорта товарищ Бакланов назначил Криницына своим заместителем по перевозкам, где последний проработал до 1964 года.

В 1964 году Валерия Алексеевича назначили начальником отдела ГАИ УВД Кировского облисполкома. ГАИ стала его судьбой со всеми перипетиями,

реорганизациями и проблемами, дарившей тысячи встреч с разными людьми, разного ранга руководителями, требовавшей от него полной самоотдачи в работе, которая практически ежедневно выходила за рамки установленного режима службы. Более 10 лет Валерий Алексеевич находился в самой гуще проблем, которые решала Госавтоинспекция. Под его руководством служба сделала огромный шаг вперед в своем развитии.

В те годы отдел был небольшой и размещался в деревянном здании по ул. Молодой Гвардии. К началу 70-х годов началось развитие автомобильной промышленности, расширялись действующие автозаводы и строились новые. Стало ясно, что скоро на улицах и дорогах появится многомиллионный транспорт и, естественно, возникнут новые проблемы в организации дорожного движения, в том числе связанные с подготовкой кандидатов в водители и приемом квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами. Необходимо было построить новое здание ГАИ и создать приемлемые условия для приема и сдачи экзаменов. Благодаря помощи первого заместителя председателя Кировского горсовета Г.Г. Давыдова за год построен «Городской клуб автомотолюбителей и ГАИ». Для всех кировчан это событие стало настоящим праздником.

Содержание деятельности ГАИ того времени определялось еще одним фактором. Необходимо вспомнить, что конец 60-х – 70-е годы – это время, когда только и говорили о научно-технической революции, кибернетике и электронике. И, конечно, руководство кировской Госавтоинспекции понимало необходимость внедрения достижений науки и техники. В этом направлении кировская ГАИ продвинулась настолько далеко, что есть все основания сказать, что в 70-е годы она являлась одним из лидеров этого важного процесса во всем СССР.

Так, спроектирован и изготовлен универсальный экзаменационный комплекс «Вятка-20», позволявший за 20 минут проверить знание правил дорожного движения сразу у 20 абитуриентов. Причем по окончании экзамена на карточке водителя автоматически проставлялся результат «Сдал» или «Не сдал». Подобные устройства разрабатывались и в других регионах страны. Для того чтобы выбрать наилучшую систему для серийного изготовления и оснащения ею всех экзаменационных подразделений ГАИ МВД СССР, в Москве состоялась выставка, на которой были представлены самодельные устройства из 14 регионов страны. Абсолютным победителем признан кировский коллектив авторов, в их числе и бывший начальник областного отдела ГАИ В.А. Криницын.

Однако в те времена найти завод для изготовления такого комплекса было достаточно сложно. Решающую роль сыграло руководство завода им. Лепсе в г. Кирове, взявшее на себя почти невозможное – производство «Вятка-20». Вскоре серийное производство было налажено и новые экзаменационные комплексы экспонировались на ВДНХ СССР, а также представлены на 1-й научно-технической конференции стран членов СЭВ по проблемам безопасности дорожного движения, проходившей в 1975 г. в г. Алма-Аты.

Кировский экзаменационный комплекс не единственная разработка того времени. С помощью специалистов информационно-вычислительного центра областного автотранспортного управления сотрудниками Госавтоинспекции региона создана система «Автопоиск». Она предназначалась для розыска транспортных средств, скрывшихся с места происшествия. Эта система значительно облегчила работу сотрудников оперативных служб, ее данные в виде справочно-статистических материалов использовались для различных нужд городского и областного хозяйства.

Опыт кировской Госавтоинспекции в разработке и внедрении различных технических новинок заметили и оценили и в столице. В 70-е годы Министерством внутренних дел СССР в г. Кирове проведено два всесоюзных совещания руководителей Госавтоинспекции страны. А для заместителей министров внутренних дел и начальников ГИБДД союзных республик на базе кировской Госавтоинспекции организован двухдневный семинар по обмену опытом работы.

Более того, в МВД принято решение об организации при отделе ГАИ Кировской области отдела оргтехники со статусом филиала Всесоюзного института по безопасности дорожного движения МВД СССР. Именно сотрудниками этого отдела в 70-е годы выполнены многие разработки, принятые впоследствии МВД СССР для серийного производства и оснащения подразделений ГАИ. В их числе оригинальный светящийся жезл регулировщика дорожного движения, а также новые модели экзаменационных автоматов «Спектр» и чрезвычайно компактный миниэкзаменатор «Гном», который широко использовался для изучения правил дорожного движения в школах и даже в детских садах.

На базе автобуса «КАВЗ-685» и экзаменатора «Вятка-20» в г. Кирове создан передвижной экзаменационный пункт, который мог работать в любых, даже в полевых, условиях. С началом его производства жители самых отдаленных районов получили возможность сдавать экзамены по правилам дорожного движения как в городе.

В конце 70-х годов по заказу Олимпийского комитета и КГБ СССР для проведения московской Олимпиады создано несколько специальных устройств, позволяющих фиксировать нарушения правил дорожного движения и места аварий. Разработано несколько модификаций радиолокаторов-измерителей скорости: «Парус», «Марсианин» и «Фара-М».

Большая работа проведена сотрудниками отдела оргтехники по единому расчету штатной численности работников ГАИ и дорожного надзора в зависимости от количества транспорта, населения, территории и т.д. Разработаны новые образцы бланков водительских удостоверений и регистрационных документов на транспортные средства, создана автоматизированная линия по заполнению и полной обработке водительских документов.

Помимо успешно решаемых вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения на территории Кировской области, Валерий Алексеевич сделал немало для того, чтобы увековечить памятные даты истории кировской Госавтоинспекции. В силу характера работы у полковника милиции в отставке накопился большой личный архив, вобравший в себя значительный период нормотворческой деятельности Госавтоинспекции. Осмысливая его, Криницын пришел к заключению, что все наблюдения и выводы необходимо изложить на бумаге. Так в 2001 году появилась книга «На страже безопасности дорожного движения». Несмотря на то, что к моменту выхода в свет прошло более 65 лет со дня создания ГИБДД, книга стала первой попыткой проследить историю службы, направления развития ее деятельности. Эти материалы дали импульс всей последующей работе по созданию летописи службы. В 2006 году вышла в свет книга «70 лет ГАИ-ГИБДД». Еще одна книга о ветеранах кировской Госавтоинспекции «Серебряная Гвардия ГАИ» выпущена в 2010 году. В тексте воспоминаний сухие строки исторических документов и фактов удачно соединились с яркими очерками о судьбах и подвигах людей, которые отдали службе в ГИБДД десятки лет жизни.

Необходимо отметить, что последние 12 лет своей службы в органах внутренних дел Валерий Алексеевич работал заместителем начальника УВД Кировского облисполкома. Заслуги Криницына отмечены многочисленными медалями и значками, а также почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР, орденом «Знак Почета». В 2007 году фамилия Криницына внесена в список «Лучших людей России». Юбилейный 10-й выпуск Большой российской энциклопедии с его именем, где представлены успешные организации, а также гражда-

не Российской Федерации, заслуги и труд которых оказали наиболее заметное положительное влияние на развитие российского общества и государства, хранится у ветерана дома.

Пройдя тяжелые испытания, труженик тыла сохранил жизнелюбие и оптимизм, даже выйдя на заслуженный отдых. В 1985 году возглавил Кировский завод Лепсе, где проработал 8 лет и получил гордое звание «Отличник гражданской обороны

СССР». В 1993 году возглавлял Кировский фонд «Ветеран ОВД».

До последних дней Валерий Алексеевич был верен службе: принимал активное участие в делах ветеранской организации, проводил встречи с молодými сотрудниками, помогал советами и идеями. Год назад легендарный ветеран ушел из жизни, но память о нем навсегда останется в сердцах сотрудников Госавтоинспекции Кировской области.



Михаил Григорьевич Якунин,
председатель Совета ветеранов ГАИ – ГИБДД
УМВД России по Курской области,
полковник милиции в отставке

ВETERАНЫ КУРСКОЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ВСЕГДА В СТРОЮ

Общественная организация ветеранов Госавтоинспекции Курской области основана в феврале 1999 года, для руководства которой создан Совет ветеранов, включающий 20 пенсионеров МВД и 4 сотрудника УГИБДД УМВД России по Курской области.

Вначале Совет ветеранов возглавил полковник милиции в отставке Иван Игнатьевич Ченцов, его заместителем избран Вячеслав Васильевич Канищев. С 2012 года по настоящее время руководителем Совета ветеранов является полковник милиции в отставке Михаил Григорьевич Якунин.

Ветераны ГАИ-ГИБДД всегда в строю, продолжают активно участвовать в делах родной службы, показывая действующим сотрудникам и подрастающему поколению пример любви к Родине и преданности выбранной профессии.

Богатый жизненный опыт позволяет ветеранам ГАИ-ГИБДД оказывать содействие Госавтоинспекции в обеспечении безопасности дорожного движения (далее – БДД), проведении пропагандистской работы со всеми категориями участников дорожного движения. Неоценим вклад ветеранов в патриотическое воспитание молодежи.

По состоянию на 2021 год в организации состоят на учете 368 ветеранов, из них 2 воина интернационалиста, 54 участника боевых действий, один ветеран-ликвидатор аварии на Чернобыльской АЭС.

Совет ветеранов в своей деятельности руководствуется Уставом общественной организации ветеранов ОВД и ВВ России, а также другими нормативными актами МВД России.

За каждым из членов Совета закреплены от 19 и более ветеранов, с которыми налажено постоянное взаимодействие, что дает возможность знать об их проблемах и состоянии здоровья и по возможности их решать.

Опыт и рекомендации ветеранов учитываются при принятии решений по отбору, обучению и воспитанию молодежи. Ветераны привлекаются к проведению воспитательной работы с кандидатами на службу, к работе по профессиональному становлению молодых сотрудников Госавтоинспекции. Усилия ветеранской организации ГАИ-ГИБДД положительно влияют на состояние служебной дисциплины среди личного состава и укрепление

законности. Мнение ветеранов учитывается при принятии решения о привлечении к дисциплинарной ответственности сотрудников.

Ветераны проводят воспитательную и профилактическую работу с личным составом подразделений ГИБДД, в том числе для профилактики противоправных действий сотрудников Госавтоинспекции.

Наставничество является самым эффективным средством передачи профессионального мастерства, воспитания у молодых сотрудников чувства служебного долга и ответственности. Ветераны регулярно выступают с беседами, докладами перед молодыми сотрудниками Госавтоинспекции, а также согласно разработанным графикам принимают участие в проведении разводов среди личного состава ОБ ДПС и ОР ДПС ГИБДД на службу, осуществляют контроль за приемом экзаменов на право управления транспортными средствами у граждан.

Ветераны активно участвуют в пропаганде безопасности дорожного движения среди детей посредством посещения детских образовательных организаций совместно с сотрудниками пропаганды БДД, проводят профилактические беседы по формированию законопослушного поведения на дороге, а также по профессиональной ориентации и повышению престижа Госавтоинспекции.

Встреча с ветераном службы ГИБДД является неотъемлемой частью проведения дней открытых дверей в УГИБДД с учащимися школ и воспитанников детских садов. На таких встречах ветераны рассказывают об истории Госавтоинспекции в музее ГАИ – ГИБДД.

Представители Совета ветеранов являются членами жюри всех областных конкурсов и соревнований по БДД, проводимых совместно с комитетом образования и науки Курской области (ежегодные областные массовые мероприятия по БДД «Богатство страны «Светофории», «Детству – безопасные дороги», «Правила дорожного движения – наши верные друзья!», «Безопасное колесо», «Безопасная трасса – участникам дорожного движения», областные профильные смены среди отрядов ЮИД «Юным курянам – безопасные дороги!» и др.).

Ветераны Госавтоинспекции ежегодно привлекаются для обеспечения БДД при проведении тор-

жественных мероприятий, посвященных началу и окончанию учебного года, вблизи образовательных организаций областного центра.

Ежегодно в рамках празднования Дня Победы ветераны Госавтоинспекции совместно с сотрудниками ГИБДД принимают участие в проведении акции «Бессмертный полк».

Ветераны Госавтоинспекции являются хранителями и собирателями созданного в 2004 году в здании Управления ГИБДД музея истории службы ГАИ-ГИБДД Курской области. Музей посещают сотрудники органов внутренних дел, школьники, воспитанники детских садов и все желающие. Во время экскурсии в музее обязательно присутствует ветеран службы, которому посетители могут задать вопросы и услышать истории из жизни Госавтоинспекции. 8 июля 2005 года в здании Управления ГИБДД области была открыта стела, посвященная памяти сотрудников ГАИ-ГИБДД, погибших при исполнении служебных обязанностей. В 2013 году в здании Управления ГИБДД УМВД России по Курской области при поддержке ветеранов Госавтоинспекции сотрудниками пропаганды БДД создана молитвенная комната, которая открыта для всех желающих.

Ежегодно с 2012 года организуются межрегиональные встречи ветеранов службы (Белгородская, Липецкая, Орловская и Курская области), в ходе которых проводятся соревнования, выезды на места боевой славы России (Понырьское и Прохоровское поле), встречи с молодежью и сотрудниками органов внутренних дел.

При поддержке ветеранов ежегодно устраиваются соревнования на автомобилях повышенной проходимости «Трофи рейд» памяти Героя Советского Союза Н.А. Бредихина и сотрудников Госавтоинспекции, погибших при исполнении служебных обязанностей, и соревнования по рыбной ловле «Курский карп».

В Курском автотехническом колледже оборудован профильный класс памяти ветерана курской Госавтоинспекции Героя Советского Союза Н.А. Бредихина, созданы кадетские группы по линии ГИБДД. Ветераны Госавтоинспекции принимают активное участие в проведении лекций с обучающимися.

В 2019-2020 годах при поддержке Управления ГИБДД и силами ветеранов службы на базе школы № 54 г. Курска созданы 2 кадетских класса ГИБДД и музей Героев Советского Союза и России – ветера-

нов, служивших в УМВД Курской области, а 23 апреля 2021 года в преддверии Дня Великой Победы в рамках празднования Дня ветерана органов внутренних дел и внутренних войск, а также юбилея Госавтоинспекции на территории школы состоялось торжественное открытие бюста Герою Советского Союза ветерана Курской Госавтоинспекции капитана милиции Николая Алексеевича Бредихина. В настоящее время подготовлен пакет документов, для присвоения школе его имени.

В 2017 году силами руководства УГИБДД и ветеранской организации восстановлено надгробье могилы начальника УГАИ (1951-1971 гг.) полковника милиции Ярмака А.И., а в 2019 году в преддверии Дня сотрудника органов внутренних дел в г. Обоянь Курской области восстановлены и благоустроены могилы первого начальника Госавтоинспекции Курской области полковника милиции Соболева А.А. и погибшего при задержании особо опасного преступника сотрудника курской Госавтоинспекции Калугина Ф.Д.

Ежегодно при поддержке ветеранской организации проводятся новогодние благотворительные представления с вручением подарков от ГИБДД детям пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, а также посещение Новопоселёновской школы-интерната.

Традиция ветеранской организации – поздравлять ветеранов ГИБДД с днем рождения и праздниками. Кроме того, ветеранам-юбилярам и сотрудникам ГИБДД, уходящим на пенсию, в Управлении ГИБДД в торжественной обстановке вручается приветственный адрес и ценный подарок.

На все праздники приглашаются близкие родственники сотрудников, погибших при исполнении служебных обязанностей, где их также чествуют с вручением подарков.

В 2020 году УМВД России по Курской области совместно с фондом поддержки ветеранов и сотрудников ГАИ – ГИБДД «Светофор» оказана материальная помощь 120 ветеранам.

У Совета есть немалый потенциал для помощи в решении поставленных перед Госавтоинспекцией задач в обеспечении БДД, а также в проведении мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма.

В настоящее время разрабатываются новые проекты в сфере профилактики дорожно-транспортного травматизма, патриотического воспитания, формирования престижа службы.