

В. Л. Попов

Государственная Автомобильная



В. Л. Попов

Государственная автомобильная

посвящается 90-летию службы

Лысьва
Издательский дом
2026

- П 58 **Попов, В. Л.** Государственная автомобильная : посвящается 90-летию службы / В. Л. Попов. – Лысьва : Издательский дом, 2026. – 40 с.

История безопасности движения и пешеходов берёт своё начало ещё в 18 веке. На разных этапах развития государства этому уделялось большое внимание. Только в 1936 году государство закрепило правовую основу деятельности Государственной автомобильной инспекции.

Настоящее издание посвящено сотрудникам Госавтоинспекции СССР, Российской Федерации, Пермской области и края, Лысьвенского округа.

При написании использованы данные архивов ГУ МВД России по Пермскому краю, ОМВД России «Лысьвенский», совета ветеранов ОМВД, воспоминания сотрудников и начальников ГАИ-ГИБДД.



Работа в Госавтоинспекции требует собранности и ответственности, хорошей подготовки и коммуникабельности. В любую погоду и любое время сотрудники на службе. Они работают с нарушителями, участвуют в предотвращении и раскрытии преступлений. Сотрудники Госавтоинспекции выполняют поставленные задачи, не считаясь со временем, показывая волевой характер и профессионализм.

Виктор Леонидович Попов



Считаю, что в Госавтоинспекции может работать не каждый. Необходимы особые качества характера. На первое место я бы поставил порядочность, затем профессионализм, организованность и умение общаться с людьми. Ни в коем случае нельзя наказывать зря.

Сегодня пожелания всем сотрудникам Госавтоинспекции – в любой ситуации оставаться порядочным человеком.

Владимир Васильевич Маракулин,
ветеран МВД, подполковник милиции в отставке

Российская Империя. Советский Союз. Российская Федерация

Официальная дата образования ГАИ – 3 июля 1936 года. В тот день Совнарком утвердил «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». Но не стоит думать, что до этого не существовало специальных органов и людей, занимавшихся безопасностью движения.

Ещё в 1719 году Пётр I создал специальные органы, контролирующие соблюдение установленных правил движения в Санкт-Петербурге. А в 1908-м в России создали транспортную полицию в составе 10 окружных полицейских команд. Её сотрудники обеспечивали безопасность на дорогах и реках, сопровождали грузы, предотвращали хищения, следили за исправностью дорог и за движением по ним гужевого и пешего казённого транспорта. В городах транспортная полиция наводила порядок среди пешеходов.

В начале XX века в Российской Империи дворники подчинялись околоточному надзирателю (в нынешнее время – участковый). У них были большие полномочия, следили за ситуацией на дорогах и даже могли выписывать штрафы. Дворники имели свистки, с помощью которых оповещали городских о нарушениях общественного порядка.

Октябрьская революция 1917 года внесла коррективы в этот вопрос. 10 ноября 1917-го вышло постановление НКВД «О рабочей милиции». Оно определило основы создания милиции в стране. В сентябре 1918-го Наркоматы внутренних дел и юстиции выпустили совместную инструкцию «Об организации рабоче-крестьянской милиции». Согласно ей, за безопасность на дорогах, в том числе и за регулирование движения, начали отвечать постовые милиционеры. 12 октября постановлением Совнаркома были определены основные задачи ведомства, в том числе и осуществление контроля порядка движения транспорта. Сегодня читать текст документа очень интересно: «Милиционер поддерживает на улице своего поста свободное и безопасное движение, для чего он обязан:

- а) не допускать езды на лошадях и велосипедах по тротуарам;
- б) наблюдать, чтобы маляры с ушатами, вёдрами и другими малярными принадлежностями по тротуарам не ходили, а следовали по дорогам, подчиняясь общему порядку движения на улице;
- в) не позволять:
 - играть на улице перед домами в мячи, бабки и тому подобные игры;
 - носить непокрытые зеркала, чтобы не пугать лошадей;
 - загромождать тротуары бочками, тарными ящиками и дровами;
 - разносчикам и торговцам загромождать своими лотками свободный проезд по мосту и проход по тротуару;
- г) если для погрузки и выгрузки товаров положены поперёк тротуара так называемые спуски, то наблюдать, чтобы эта работа не задерживала движение по улице».

Всего было определено 16 функциональных обязанностей по обеспечению безопасности движения.

Автомобилей и хороших дорог тогда было мало, транспорт концентрировался в крупных городах. 10 июня 1920 года Совнарком издал Декрет «Об автодвижении по г. Москве и её окрестностям». Эти правила впервые определили круг лиц, ответственных за нарушение правил движения. В то же время на улицах столицы появились первые регулировщики (со свистками).

При этом на протяжении 1920-х и в начале 1930-х функции современной ГАИ – регистрация транспорта, контроль ТО автомобилей и их эксплуатация, подготовка водителей, организация движения и другое – находились в ведении Наркомата путей сообщения. В том числе Центрального управления местного транспорта (ЦУМТ) и образованного из него Центрального управления дорог и транспорта (ЦУДО-ТРАНС). Последнее 29 сентября 1935 года передали в НКВД.

В ноябре 1925-го СНК СССР принял Постановление «О признании имеющей силу для Союза ССР Международной конвенции относительно передвижения автомобилей». Это стало первым приобщением нашей страны к правилам и нормам эксплуатации автотранспорта и безопасности дорожного движения, установленным в мировом сообществе.

30 декабря 1925 года Моссовет создал отдел регулирования уличного движения (ОРУД). Впервые был введён статистический учёт ДТП и их последствий. Именно ОРУД стал прообразом ГАИ.

3 июля 1936-го Совнарком СССР утвердил «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». Основное внимание новая структура уделила контролю качества подготовки водительского состава и проверке технического состояния автомобилей. НКВД СССР утвердил типовые правила движения, которые стали основой для разработки правил дорожного движения в каждой республике, области, крае. Сотрудники ОРУД, созданного уже во многих городах, работали параллельно с ГАИ.

Разработка правил выдачи водительских документов, учёта и техосмотра транспорта завершилась в 1940-м. Приказ НКВД утвердил «Правила учёта транспортных средств предприятий». В том же году появились первые типовые правила дорожного движения в городах СССР.

Отечественная война внесла коррективы в работу ОРУД и ГАИ. 20 июля 1941 года НКГБ и НКВД объединились в Народный комиссариат внутренних дел СССР: решение Президиума ВС СССР упорядочило работу структур в период военного времени. Обязанности и права милиции были значительно расширены. Штаты ГАИ и ОРУД были сокращены – большинство сотрудников призвали на фронт. Госавтоинспекция направила основные усилия на мобилизацию автотранспорта, тракторов, мотоциклов и их переоборудование для нужд Красной армии. Военные годы – одна из самых трудных и ярких страниц истории ГАИ. Силы её сотрудников были направлены на достижение Победы.

В послевоенные годы из армии в народное хозяйство поступило много транспорта. Малочисленный штат ГАИ и ОРУД не мог противостоять росту нарушений и ДТП. Правительство приняло ряд мер для повышения эффективности работы этих служб. Лишь в 1962 году их объединили в единую Госавтоинспекцию МВД СССР.

60-е годы прошлого века стали временем больших перемен и строительства мощного государства. В январе 1960-го вышло постановление Совета Министров СССР, упразднившее Министерство внутренних дел СССР с передачей функций министерствам союзных республик.

30 августа 1962 года Президиум ВС РСФСР преобразовал МВД РСФСР в МООП РСФСР, Госавтоинспекция вошла в подчинение Главного управления милиции. В июне 1966-го было образовано Министерство охраны общественного порядка СССР, а в сентябре упразднили МООП РСФСР. Эти преобразования и назначение на должность министра Николая Анисимовича Щёлокова привели к существенным изменениям в системе.

В 1968 году министерству вернули прежнее название – МВД СССР. В 1969-м Отдел ГАИ переименовали в Управление ГАИ МВД, которое возглавил генерал-лейтенант милиции Валерий Витальевич Лукьянов. В те годы разработали «Положение о ГАИ», единые по Союзу «Правила движения», «Наставление по ГАИ». Ввели единые бланки водительских удостоверений, образцы техпаспортов и номерных знаков для транспорта. Стали действовать единые правила учёта автотранспорта, проведения техосмотров, учёта ДТП, порядок присвоения квалификации водителям и другие стандарты. Параллельно с правовой основой для работы автоинспекции совершенствовалась и материальная база: поступали новые оснащение и транспорт. Решился вопрос повышения зарплат и выплат всем сотрудникам милиции, а не только ГАИ. Впервые ввели выплаты за офицерские звания. До этого разница в зарплатах, к примеру, сержанта и старшего лейтенанта могла составлять несколько рублей. Введение новой формы и отличительного снаряжения для сотрудников ГАИ было повсеместным.

В 1969-м разработали типовые штаты подразделений дорожного надзора и организации движения. Все нововведения в период руководства В. В. Лукьянова принесли значимые результаты.

Руководитель ГАИ России в 1990–2003 годах Владимир Александрович Фёдоров вспоминал: «Считаю, с приходом Лукьянова была возрождена не только Госавтоинспекция. Он создал ГАИ на абсолютно новом уровне и в новом качестве. Прежде она могла влиять только на человека, только на профессионала, теперь же взяла на себя всю комплексную систему обеспечения безопасности дорожного движения».

Многое было сделано в 1970-е:

- образовано Всесоюзное добровольное общество автомотолюбителей (ВДОАМ);
- автомобили оснащены ремнями безопасности;
- образованы комиссии по безопасности дорожного движения (БДД);
- сформированы добровольные народные дружины ГАИ, начавшие активно работать;
- приступили к работе детские формирования «Юные инспекторы движения» (ЮИД);
- созданы автодромы и детские автогородки;
- сформированы первые вертолётные взводы ГАИ.

Орловская школа милиции, созданная приказом министра Щёлокова, начала подготовку сотрудников ГАИ. Сегодня это юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.

В 1978-м утвердили единое «Положение о ГАИ». Управление ГАИ МВД СССР преобразовали в Главное управление.

В 1980-е большое внимание уделяли пропаганде безопасности дорожного движения. В штатное расписание подразделений ввели должности инспекторов по безопасности и пропаганде. В ДНД ГАИ создали группы по этому направлению. Активно работали с подрастающим поколением: проводили всесоюзные слёты ЮИД и конкурсы «Безопасное колесо». В конце 1980-х внедрялись новые системы регулирования, приборы и аппаратура контроля движения, технические средства для сдачи экзаменов. Во ВНИИ МВД СССР создали научно-исследовательский центр безопасности дорожного движения.

Кризис начала 1990-х привёл к сокращению и профилактики ДТП, и служб безопасности движения. Осложнение обстановки вызвало резкий рост аварийности и преступлений в отношении участников дорожного движения: от простых «разборок» до ведения криминальной «войны на дорогах». Выросло и число сотрудников ГАИ, погибших при несении службы.

Вспыхнувшие межнациональные конфликты в Карабахе, Азербайджане и в других местах потребовали привлечения личного состава ГАИ. На местах произошло усиление службы за счёт других подразделений милиции, в отдельных случаях – даже ОМОНа. Меры, принимаемые МВД, постепенно улучшили обстановку (лишь несколько!). Требовались радикальные меры для обеспечения безопасности на дорогах. Именно тогда в автоинспекции ввели АИПС «Розыск», а также разработали новые образцы удостоверений и свидетельств о регистрации, новые правила движения и регистрационные знаки. Для повышения статуса сотрудников в 1995-м прошёл конкурс «Лучший инспектор ДПС», затем ставший постоянным. В год 60-летия ГАИ 400 сотрудников получили государственные награды.

В 1998-м реформировали деятельность ГАИ. Она стала Государственной инспекцией безопасности дорожного движения.

О работе инспекции в 2000–20 годах можно не рассказывать: всё это происходило уже на наших глазах. 28 мая 2024-го глава ГИБДД Михаил Юрьевич Черников на заседании президиума общественного совета при МВД России заявил, что его ведомство впредь будет называться только *Госавтоинспекцией*.

Пермь. Молотов. Пермь – область, край

В 1878 году в губернской Перми начали появляться мостовые, а деревянные тротуары заменялись каменными. На рубеже веков во всём городе вымостили всего 16 вёрст из 80 (такова была общая протяжённость улиц). В то время основным видом транспорта был гужевой: пролётки, двуколки и кабриолеты. Зимой, по праздникам, горожане любили кататься по улице Сибирской в казанских санях на «тройках». У многих богатых в хозяйстве были выездные и ломовые лошади. Ломовые возили разные грузы от товарных пристаней и вокзалов. Городская управа имела специальный конный обоз для вывоза снега зимой и нечистот летом.

В начале века Пермская городская дума утвердила правила для извозчиков. В том числе единообразную одежду, упряжь и оборудование экипажей: одинаковые кафтаны, шляпы и шапки (по сезону), синие пояс и вожжи. Извозчики получали бирку (на дугу) и номер (на кушак).

В конце XIX века в Перми появились велосипеды, быстро завоевавшие доверие. Согласно учёту, в 1903 году их насчитывалось около тысячи. Холодным сентябрьским днём 1900 года первый автомобиль в Перми, принадлежавший купчихе Анне Любимовой, снёс шлагбаум и влетел в ворота трактира. В конце 1907-го на улицах появился ещё один автомобиль и через несколько дней тоже попал в аварию. Принадлежал он купцам Грибушиным. В августе 1909-го в городе появились сразу две машины. Осенью – три, ожидали ещё десять. В будни на них подвозили людей к вокзалам, а в выходные катали по городу и окрестностям. Чем не факт появления легковых такси в Перми? Постепенно в губернском центре появились и мотоциклы. Городские власти задумались о правилах движения и пользования транспортом. В октябре 1909-го городская Дума опубликовала «Специальные правила езды по городу». В соответствии с ними установили ограничение скорости движения до 12 км/ч при езде «на велосипедах, мотоциклах и других самодвижущихся экипажах». На автомобилях полагалось иметь сигнал «Сирена», по два габаритных фонаря и номер. Поскольку транспорта для растущего города не хватало, рассматривался вопрос о запуске трамвая (с 1908 года). Проект разработали, в 1915-м заложили здание трамвайного парка в Разгуляе, но Первая мировая, революция и Гражданская война отодвинули решение задачи на долгие годы.

Движение по улицам требовало порядка. Во время Гражданской войны на милицию среди других задач возложили «наблюдение за исправным состоянием дорог, мостов, гатей, улиц, площадей и надзор за порядком движения на них». Приказ коменданта Перми от 1919 года гласил: «Вся республика напрягает силы в борьбе с империалистами. Между тем многие бессознательные красноармейцы позволяют небрежно относиться как к конному, так и к автомобильному составу армии. Поэтому приказываю: ездить по булыжной мостовой только шагом, применяя быструю езду лишь в экстренных случаях и по не мощёным улицам. Милиционерам задерживать верховых, замеченных в быстрой езде».

В июне 1919-го, после освобождения Перми от колчаковских войск, создали артель в 500 лошадей. В цехах завода Леснера (машзавод имени Ф. Э. Дзержинского)

разместили авторемонтные мастерские. Через год на их базе образовали государственный авторемонтный завод, где за три года отремонтировали и восстановили почти 200 автомобилей. В 1923-м образовали колонну из восьми автомобилей для коммунального хозяйства города. В 1926-м появились первые автобусы. Сначала их было два, через год добавились ещё шесть. В 1929-м пустили первый трамвай.

Количество транспорта росло, и всё больше внимания уделялось правилам движения и контролю транспорта. Уличные милиционеры и немногочисленные регулировщики движения не справлялись с возрастающим потоком.

В 1935 году в ЦУ ДОТРАНС образовали Государственную автомобильную инспекцию, которую в марте 1936-го передали в ведение Главного управления рабоче-крестьянской милиции (ГУ РКМ). До официального утверждения ГАИ 3 июля 1936-го её сотрудники не носили форму и не имели полномочий милиционеров. В составе НКВД многих регионов образовали подразделения ГАИ. Вопрос о создании в составе милиции был утверждён приказом начальника Управления НКВД по Свердловской области (в то время Пермская входила в её состав). Первым начальником ГАИ Свердловска и Свердловской области назначили В. А. Трушникову.

Согласно штатному расписанию на 1936 год в Перми значились три автоинспектора и автотехник, в Кудымкаре, Усолье (тогда Ворошиловске) и Кунгуре – по одному инспектору. После официального утверждения положения о ГАИ в течение трёх лет шло становление службы. В Прикамье процесс был сложным, поскольку произошло отделение Пермской области от Свердловской. Во вновь созданном Управлении НКВД по Пермской области пришлось заново формировать службу ГАИ. Её отдел разместили на ул. Ленина, 17. Первым начальником назначили лейтенанта М. Л. Гольденберга. Он характеризовался как грамотный, ответственный и высокопрофессиональный человек. 13 мая 1941-го его командировали в Чечено-Ингушскую АССР.

Возвращаясь к 1937 году, следует отметить: первой перерегистрированной машиной по новым «Правилам по учёту автомобильного парка» в Перми стал грузовик «ЗИС-5» с номером «СВ-20-01». А в 1939-м постовому регулировщику уличного движения вернули отменённый в 1931-м жезл чёрно-белого цвета. В 1937–39 годах была подготовлена хорошая нормативная база. Она обеспечила становление новой милицейской службы – ГАИ.

3 февраля 1941 года НКВД СССР разделили на два ведомства: наркомат внутренних дел и наркомат госбезопасности. Во вновь образованном Управлении милиции УНКВД по Молотовской области штат отдела ГАИ составлял 15 человек: по семь в инспекции и в квалификационной комиссии, один в санитарной группе.

По городу Молотову значилось три старших госавтоинспектора и два старших госавтоинспектора дорнадзора. В области работали 13 межрайонных госавтоинспекторов, находившихся в городах и райцентрах. В Молотове был отдельный взвод регулирования уличного движения (РУД). 1 июня 1941-го ГАИ области возглавил младший лейтенант милиции А. М. Трок. В годы войны автоинспекция перестроила деятельность в очень сжатые сроки. Первой задачей стала мобилизация для нужд Красной Армии автотранспорта, мотоциклов, тракторов и тягачей.

Правительственное задание было успешно выполнено. Ушедших на фронт сотрудников милиции заменили демобилизованные и непригодные к военной службе после ранений и контузий. Они продолжили служить в том числе и в ГАИ, и в дивизионе РУД. Принимали и девушек, успешно осваивавших технику регулирования движения.

В послевоенные годы задачи ГАИ и РУД усложнились: в народное хозяйство поступило много техники из расформированных воинских частей. Выпуск новых автомобилей постепенно налаживался. В те годы автоинспекция работала в напряжённом режиме. Рабочий день увеличился до 12–14 часов. За 11 месяцев 1947-го было обследовано 250 автохозяйств (83 руководителей оштрафовали за нарушения), осмотрено более 21 тысячи единиц транспорта. За нарушения правил оштрафовали более тысячи водителей и 76 тысяч пешеходов. Такие меры не были случайными: за указанный период в ДТП погибли 50 человек, а 117 получили травмы. Поэтому сотрудники ГАИ в период техосмотров стремились охватить весь транспорт.

В 1953 году по указанию МВД СССР подразделения РУД передали ГАИ, и в сентябре отдельный дивизион РУД г. Перми подчинили Госавтоинспекции Управления милиции области. В 1957-м все милицейские автомобили впервые получили особую окраску (красная полоса) и опознавательные знаки.

В марте 1959-го ЦК КПСС и Совет Министров приняли постановление «Об участии трудящихся в охране общественного порядка в стране». В Прикамье начался процесс формирования ДНД, в том числе и по линии ГАИ.

В 1962 году вышедшего на заслуженный отдых полковника милиции А. М. Трока сменил на должности начальника ГАИ области Г. Я. Моськин. За 26 лет руководства Георгий Яковлевич добился участия сотрудников ГАИ в приёмке дорог и внедрения автоматической системы управления дорожным движением «Город 1М». Благодаря ему решился вопрос строительства новых зданий ГАИ и РЭО на бульваре Гагарина. Г. Я. Моськин – заслуженный работник МВД СССР.

Уже в 1963–64 годах в Прикамье удалось добиться снижения аварийности. ГАИ уделила внимание пропаганде безопасности движения, распространив множество плакатов и листовок, выпустив 31 теле- и более 100 радиопередач, проведя более 2,5 тыс. лекций и бесед в учебных учреждениях и на предприятиях. В конкурсе «За безаварийную работу» участвовали все автопредприятия области.

6 марта 1973-го – день образования отрядов ЮИД. К середине года насчитывалось около 3000 юных инспекторов движения. Широкое распространение получили областные конкурсы «Безопасное колесо», «Зелёный огонёк» и «Примерный пешеход». Первый областной слёт ЮИД прошёл в 1975 году. Победители участвовали во Всесоюзном слёте, проходившем в пионерлагере «Орлёнок», и заняли пятое место из 72 команд. В 1979-м принято решение о создании подобных отрядов во всех школах, детских домах и Домах пионеров.

31 мая 1985 года для сотрудников ГАИ впервые ввели нагрудный отличительный знак. В 1986-м в Перми появилось первое формирование – батальон ДПС при городском УВД. Командиром назначили майора милиции Н. П. Калинина. Позднее

батальон преобразовали в полк, который согласно приказу министра МВД России А. С. Куликова был определён как базовое подразделение ГУ ГИБДД МВД РФ (1997 г.).

В декабре 1988-го, после выхода на пенсию Г. Я. Моськина, в должность начальника ГАИ области вступил В. П. Мовчан. Владимир Петрович направил усилия на укрепление материально-технической базы, прежде всего подразделений области. Особое внимание уделил внедрению компьютерной техники, обеспечению современными техникой и средствами связи. Довёл численность личного состава до нормативной. За последнее десятилетие прошлого века техническое оснащение и обеспеченность кадрами выросли почти в три раза. В 1990-м в Пермской области впервые провели операцию «Фара»: весь транспорт в первые 10 дней сентября передвигался с включёнными фарами. В. П. Мовчан участвовал во внедрении комплекса «Сова-2», в создании телеканала «Авто-ТВ». По его инициативе в 2001 году создан музей ГАИ. В том же году он вышел в отставку в звании полковника милиции. Кстати, в 2001-м Всероссийский конкурс «Лучший инспектор ГИБДД МВД России» проходил в Перми, на базе лица милиции. И пермский сотрудник ГИБДД Олег Полюшкевич занял второе место.

В 2002 году руководителем Управления ГИБДД области назначили Н. П. Калинина. В 2004-м он инициировал формирование полка ДПС на базе областного батальона. Полк был признан образцово-показательным. Свои усилия начальник областной инспекции направил на укрепление материально-технической базы и оснащение подразделений техническими средствами и новым транспортом.

Во время второй чеченской кампании сотрудники Госавтоинспекции и полка ДПС несли службу на Северном Кавказе. К примеру, из 500 служащих полка в командировках побывали более 300. Николай Павлович неоднократно выезжал в командировки для поддержания боевого духа подчинённых, доставляя письма и посылки от родных. В отставку полковник милиции Н. П. Калинин вышел в 2011-м.

На место руководителя в октябре того же года пришёл Олег Владимирович Чуркин. До этого он работал заместителем начальника управления. В период его руководства в крае проводились разные мероприятия и акции, направленные на безопасность пешеходов и водителей. К примеру, «Внимание: дети!» совместно с «Лукойлом» или «Засветись» (введение светоотражающих жилетов или элементов одежды).

В декабре 2017-го начальником Управления ГИБДД края назначили А. В. Карина. Он продолжил работу по улучшению материально-технического оснащения инспекции и комплектования кадрами. Летом 2020-го Алексей Валентинович вышел в отставку.

В декабре 2020 года руководителем Управления Госавтоинспекции края назначен полковник полиции В. В. Шадрин. Вячеслав Валентинович прилагает усилия по обеспечению безопасности дорожного движения, защите прав его участников, выявлению и пресечению нарушений.

Лысьва. Район – округ



История Госавтоинспекции города Лысьва ведёт начало с 1951 года, когда 4 января на должность старшего госавтоинспектора назначили И. И. Васильева. Иван Иванович работал в должности до 10 марта 1953-го. Согласно данным архива, в последующие годы старшими госавтоинспекторами трудились Хутдус Исламгилович Исламгулов, Леонид Егорович Кондаков, Давид Евсеевич Рабинович, Александр Николаевич Пепеляев, Саим Заляевич Заляев, Вячеслав Александрович Комаров, Александр Иванович Гусаров и Евгений Николаевич Скачков. Подчинённых они изначально не имели, лишь в середине 1960-х в штат ввели одного-двух сотрудников. Техосмотр транспорта проводили сами. Благо, его было не так много, как сейчас. Учёт транспорта и проверку автохозяйств тоже проводили сами. На дорожно-транспортные происшествия выезжали старшие инспекторы, проводили осмотры и составляли протоколы и акты. Ну и с общественностью работали самолично.

Какие-либо конкретные факты деятельности ГАИ тех времён не сохранились. Но вот о безопасности на улицах поведали номера «Искры» 1960-х годов.

Так, в газете за 30 января 1963-го есть ответ Г. И. Попову: «Вопрос о состоянии установки светофоров и дорожно-сигнальных знаков обсуждался на совещании транспортной комиссии горисполкома и Госавтоинспекции совместно с руководителями крупных автохозяйств, горкомхоза и горэлектросети. В течение года все знаки будут заменены на новые».

Читательница Г. А. Тоцевикова в письме, опубликованном 29 мая 1963-го, выражает беспокойство тем, что световая сигнализация на перекрёстке улиц Мира и Аптекарской беспрерывно мигает, из-за чего возникают помехи, которые мешают слушать радио. В номере за 25 августа того же года читатели сетуют на отсутствие указателей «Переход» на некоторых перекрёстках. Они высказывают пожелания проводить работу с гражданами и вывешивать наглядную агитацию. Просят «обратить внимание на пешеходов и детей-велосипедистов, которые ходят и катаются по проезжей части, создавая помехи шоферам автобусов».

Судя по газетным заметкам, в городе уже в начале 1960-х были светофоры и дорожные знаки. Проводились мероприятия (пусть и немногочисленные) по обеспечению безопасности дорожного движения и пешеходов.

У старшего поколения аббревиатура ДОСААФ вызывает воспоминания о многих направлениях работы и мероприятиях, проводимых этой организацией. В их числе были и курсы по обучению водителей автомобилей разных категорий и мотоциклистов. Весьма интересна справка об обучении на курсах, выданная Н. М. Вожакову (предоставил его сын Виктор Николаевич).

Читатель Г. Н. Оборин в номере за 14 февраля 1964 года просит усилить контроль перекрёстка улиц Чапаева и Революции. Пишет, что светофором пользуются только водители пассажирских автобусов, а «водители самосвалов и бортовых машин стараются не замечать красный сигнал и на большой скорости минуют перекрёсток». Автор предложил установить там дежурство нештатных автоинспекторов. На заметку председатель совета общественных автоинспекторов тов. Сухов сообщает, что дежурство установят в ближайшее время.

Напомню: в начале 1960-х Правительство СССР приняло меры по созданию общественных формирований по поддержанию правопорядка. Они стали называться ДНД – добровольные народные дружины. В 1964-м в «Искре» написано, что добровольных помощников ГАИ называли *общественными автоинспекторами*. Руководил ими совет. Именно эти общественники на добровольной основе выполняли многие задачи ГАИ по обеспечению безопасности на местном уровне. Только в 1968 году при Госавтоинспекции Лысьвы создали дружину ГАИ.

Стоит немного рассказать о транспорте, используемом автоинспекцией для выполнения своих функций. В 1950–60-х – это мотоциклы «ИЖ-49», «ИМЗ», «Урал М-61» и «Урал М-62». Все они были с колясками. А в нештатных ситуациях использовали ещё и лошадей.

Об одной из таких ситуаций старший госавтоинспектор в 1965-м, а в 1968-м – начальник отделения ГАИ Александр Иванович Гусаров рассказал тогда ещё инспектору по пропаганде Николаю Балдину, как в 1965-м выезжал на ДТП в Берёзовский район (он был в его зоне обслуживания) и тот выезд занял три дня. Из-за полного бездорожья пришлось выдвигаться верхом на лошади, поскольку на мотоцикле проехать было просто невозможно.

Изучение архивных материалов позволило установить имя ещё одного старшего госавтоинспектора. Николай Антонович Веремийчук работал в этой должности с 4 декабря 1965-го по 16 апреля 1966 года. Затем его перевели старшим

инспектором дорнадзора. Этот факт свидетельствует о том, что в середине 1960-х происходило увеличение штатов этой службы. Инспекторами дорнадзора в 1967 году приняли А. А. Жукова (в январе) и Б. М. Каменских (в апреле). В том же году Каменских поступил в Саратовскую среднюю специальную школу милиции МВД СССР, готовившую работников ГАИ. Его назначили старшим инспектором дорнадзора, присвоив звание «младший лейтенант милиции». Этим небольшим подразделением тогда руководил старший госавтоинспектор Е. Н. Скачков. Он был последним в этой должности.

В 1967-м Правительство СССР решило увеличить штаты МВД, в том числе и в Госавтоинспекции. В городских и районных отделах милиции образовали отделения ГАИ, в том числе и в Лысьве. Долго считалось, что первым начальником был Юрий Афанасьевич Рябов. Работа с архивами показала: в декабре 1967 года с отделом ГАИ области согласовали кандидатуру Аркадия Васильевича Нифантова. В январе 1968-го первый начальник ГАИ Лысьвы принял должность. Но уже в апреле Аркадия Васильевича комиссовали по состоянию здоровья – сказались фронтовые ранения и контузии. Его сменил А. И. Гусаров, работавший старшим госавтоинспектором. В сентябре того же года на собеседование в отдел милиции пригласили Рябова. Он преподавал автодело в Кунгурском автодорожном техникуме. Ранее Юрий Афанасьевич уже работал в ГАИ, ответил согласием. И уже 9 октября приступил к исполнению обязанностей. В штате отделения было пять сотрудников: начальник, два старших инспектора и инспектор дорнадзора, а также инспектор по учёту транспорта. В их распоряжении были «Москвич-408» с проблесковым маяком и огромным рупором на крыше, мотоцикл «Урал М-62». Транспорт имел соответствующую окраску. Позднее добавился ещё один мотоцикл.

Возвращаясь к теме общественных помощников ГАИ, напомним: в начале 1960-х их называли общественными автоинспекторами. В 1968 году на основании решения горсовета сформировали дружину ГАИ. Работа началась с 30–40 помощников. Через год-два их численность увеличилась почти вдвое. Первым командиром дружины стал А. И. Вахрушев. Под руководством Александра Ивановича дружинники участвовали в патрулировании улиц города и дорог района, причём многие на личном транспорте. Дежурили на перекрёстках, наблюдая за безопасностью движения транспорта и пешеходов. Проводили техосмотры на предприятиях и в организациях, проверяли личный транспорт. Проводили лекции и беседы в учебных заведениях и на предприятиях.

Ответственный подход, строгость и порядок начальника отделения ГАИ и командира дружины давали хорошие результаты: многие показатели улучшились, аварийность стала снижаться.

Летом 1970-го с растяжек на перекрёстках улиц Революции – Чапаева, Мира – Смышляева – Кирова исчезли светофоры. Горожане обеспокоились: дескать, это может привести к дорожным происшествиям и несчастным случаям. Их мнение на страницах «Искры» 15 сентября 1970 года выразил рабкор С. Дурновцев. По данным того времени, убранные светофоры требовали серьёзного ремонта либо замены. Постепенно их вернули на свои места. Не только работа светофоров, но

и обустройство пешеходных переходов, установка дорожных знаков и указателей волновали горожан. Всё это было в ведении Госавтоинспекции и её добровольных помощников.

Самыми добрыми словами стоит вспомнить первого инспектора по учёту Валентину Борисовну Зыкину, вступившую в должность в конце 1969 года. Отдала службе 25 лет! Её отличали образцовое ведение документации, порядок регистрации транспорта и выдачи водительских документов. В 1973 году на должности инспекторов дорнадзора приняли В. Л. Ковшевникова и М. К. Михалева. В 1974-м штат отделения увеличили до семи сотрудников: ряды автоинспекции пополнили Л. Б. Скорода и П. А. Иутин. Причина была проста: количество транспорта разных видов росло по всей стране и, естественно, в нашем городе.

В 1973-м ушедшего из жизни первого командира дружины ГАИ Вахрушева сменил Владимир Николаевич Бубнов, работавший дежурным электриком в одном из цехов ЛТГЗ. Всё свободное время он посвящал общественной работе. Энергичный неугомонный с хорошими организаторскими способностями – так можно охарактеризовать командира дружины ГАИ В. Н. Бубнова. Начал деятельность с подбора единомышленников – с ними продолжил боевой путь развития дружины. Под руководством Владимира Николаевича создали актив, в штаб ДНД выбрали наиболее ответственных. Отладили механизм взаимодействия с отделением Госавтоинспекции и другими службами милиции.

1978 год. Отделение ГАИ работало в штатном режиме. За 10 лет в должности Юрий Рябов выполнил многие позиции по обеспечению безопасности движения и снижению аварийности. В беседе с начальником ОВД Юрий Афанасьевич высказал желание покинуть этот пост и дослужить на более спокойной должности. Просьбу удовлетворили: в июне 1978 года майора милиции Ю. А. Рябова перевели инспектором ОВО. Обязанности возложили на старшего инспектора В. Л. Ковшевникова.

8 августа 1978 года начальником отделения ГАИ приняли В. В. Маракулина. Он пришёл по рекомендации горкома КПСС, до направления в милицию работал начальником грузовой колонны АТП. Владимир Васильевич принял подразделение в полном составе: старший госавтоинспектор В. Л. Ковшевников, старший инспектор ДПС А. В. Подберёзкин, инспекторы ДПС А. А. Жуков, С. Г. Боровков, Л. Б. Скорода, инспектор В. Б. Зыкина. Через месяц в службу приняли Анатолия Крейцера, который стал первым инспектором по розыску в отделении.

К имеющемуся служебному транспорту ещё в 1977 году был передан автомобиль «ВАЗ-2101» с номером «10-55 ПМТ». Маракулин обсудил вопросы работы с личным составом, затем встретился с членами дружины и внештатными инспекторами ГАИ. Обсудили вопросы взаимодействия. Отделение ГАИ и дружина по-прежнему базировались по адресу: ул. Кирова, 11.

1979 год внёс несколько положительных моментов в деятельность Госавтоинспекции.

Весной начальник ГАИ пригнал из ульяновского центра новый автомобиль «ВАЗ-2101», а летом из горздравотдела по решению горисполкома передали «УАЗ-452». ЛТГЗ передал грузопассажирский «Москвич-2142К».

Начальник ОВД Евгений Алексеевич Онорин на оперативном совещании осенью 1979-го объявил, что для нового здания ГАИ и ОВО выделено место в центре города. Ответственным на период строительства начальник назначил В. В. Маракулина. Новоселье состоялась в конце лета 1981 года. Первый этаж заняла Госавтоинспекция, второй – вневедомственная охрана. Улица Кирова, 21а – таков был новый адрес.

В 1980–82 годах дружинники работали наравне с сотрудниками ГАИ. Им выдавали удостоверения внештатных инспекторов. Нагрудный знак «Дружинник ГАИ» был обязателен при выходе на дежурство. Появилась красивая форма тёмно-синего цвета. Средства на неё выделили ЛТГЗ, ЛМЗ, Кормовищенский и Кыновской леспромхозы, СМУ-3 треста «Лысьвапромстрой». Они же помогли с оснащением дружины. Дружинники и внештатные инспекторы ГАИ дежурили на улицах города и на дорогах района, участвовали в проведении рейдов и техосмотров. Они были частыми гостями в учебных заведениях, занимались с детьми и готовили их к конкурсам по линии ЮИД.

Николай Савватеевич Полушкин, Виктор Михайлович Попков, Михаил Хонович Фрайман несколько раз в неделю выходили с лекциями и беседами. Размещение информации, пропаганда правил дорожного движения и безопасности размещалась в газетах «Искра», «За передовую металлургию» и «Электромашиностроитель». Материалы на злостных нарушителей и управлявших транспортом в нетрезвом состоянии направлялись для обсуждения и принятия мер в трудовые коллективы.

Льгот общественники не получали. Лишь по ходатайству начальника ГАИ можно было рассчитывать на три дополнительных дня к отпуску.

Работа дружины в те годы отмечена достойно. В 1982 году её наградили Почётной грамотой Верховного Совета СССР. Были награды МВД СССР и УВД области. Много лет подряд присваивались первые места среди дружин ГАИ Прикамья. Почётное звание «Лучшая дружина ГАИ» неоднократно получали наши общественники.

В. Н. Бубнов и Н. С. Полушкин награждены медалями «За отличную службу по охране общественного порядка», знаком «Отличник милиции» отмечены внештатные инспекторы В. И. Шаврин, М. Х. Фрайман, В. Н. Бубнов, В. М. Попков, Б. М. Гладких. Эти награды они получили как действующие сотрудники милиции!

Работа в дружине проложила путь на службу в ГАИ Сергею Дубровину, Сергею Стяжкову, Вячеславу Цветову, Михаилу Черемискину.

В 1983 году в штат отделения ввели должности инспекторов дознания, розыска и административной практики. Сформировали взвод ДПС, командиром которого назначили Александра Владимировича Подберёзкина. Несмотря на увеличение количества автотранспорта, подразделениям ГАИ области в 1981–86 годах

удалось добиться снижения аварийности и количества пострадавших в ДТП. В этом есть заслуга ГАИ и ДНД Лысьвы.

В те же годы организацией дорожного движения в Лысьве начал заниматься участок СМЭУ УВД области: установка светофоров, дорожных знаков и ограждений, нанесение разметки. Первый стационарный светофор установили в 1985 году на перекрёстке улиц Мира и Смышляева. Лысьвенским участком руководил Виктор Павлович Гаврилов.

В 1986 году началось строительство отдельного здания Госавтоинспекции на окраине Лысьвы, чтобы исключить скопление транспорта и шум, возникающие в жилом секторе в центральной части города.

В 1988-м возник вопрос о создании службы по приёму экзаменов, регистрации транспорта и проведению техосмотров в ГАИ Лысьвы. Неоценимую помощь в решении вопроса сыграли депутат областного совета Александр Иванович Клементьев (директор ЛМЗ) и председатель горисполкома Андрей Андреевич Бликанов.

Как результат – в январе 1989-го при Госавтоинспекции открыли РЭП – регистрационно-экзаменационный пункт. Его возглавил В. Л. Ковшевников. Инспектором назначили Леонида Кокоулина. В помощники определили внештатного инспектора Василия Ивановича Шаврина (впоследствии его приняли вольнонаёмным).

В 1991 году Госавтоинспекция переехала в отдельное здание на ул. Коммунаров, 108. Двухэтажное здание вместило всё – просторные кабинеты, места для посетителей, кабинеты для приёма экзаменов и документов для постановки транспорта на учёт. И даже дежурную часть с позывным «Остров». С оборудованием и оснащением помог начальник областного управления ГАИ Георгий Яковлевич Моськин. При переезде во вновь построенное здание Госавтоинспекции на ул. Коммунаров для добровольных помощников выделили кабинеты для штаба дружины и проведения инструктажа. Даже оформили наглядную агитацию по линии ДНД: имеющиеся поощрения говорили о её высоком статусе среди общественных формирований ГАИ области – только от МВД СССР четыре Почётные грамоты!

В 1992 году старейший ветеран Госавтоинспекции Ковшевников выходит на заслуженный отдых. Маракулин с должности начальника отделения переходит старшим инспектором РЭП. При этом заявляет, что дорогу нужно дать молодым и перспективным.

Должность руководителя ГАИ принимает В. И. Демух. Владимира Ивановича назначили с должности старшего государственного инспектора отделения. Его стаж в службе на тот период – 10 лет.

В тот же год в службу ГАИ пришли Юрий Печкин, Виталий Завьялов, Игорь Михеев, и Дмитрий Торопов. В начале 1993-го – Николай Балдин и Алексей Заякин. Балдин стал первым инспектором по пропаганде. Всем были определены наставники – из стажёров вышли отличные сотрудники Госавтоинспекции.

Начавшиеся 1990-е принесли много сложностей. Но коллектив слаженной работой показал устойчивые результаты. Начальник решал многие периодически

возникающие проблемы. А они были и с взысканием штрафов, и с освидетельствованием пьяных водителей. Владимир Иванович ввёл тест-экзамен на сдачу ПДД сотрудниками ГИБДД при заступлении в наряд.

Общественность оставалась неотъемлемым звеном работы ГАИ. В 1997 году ушёл из жизни командир дружины В. Н. Бубнов. По рекомендации начальника ГАИ на эту должность избрали Владимира Александровича Глушкова.

В конце девяностых дружина ГАИ Лысьвы осталось единственной в области. Конечно, число общественников поубавилось, но немного: в ДНД насчитывалось 60–70 человек.

В 1998 году В. В. Маракулин вышел на заслуженный отдых. Должность старшего инспектора РЭП занял Виктор Арсентьевич Датский. 15 июня 1998-го Указом Президента РФ ГАИ переименовали в ГИБДД. В службе начались внутренние штатные изменения. Началась компьютеризация ГИБДД, создавали базу в электронном виде: переводили информацию о транспорте и выданных документах на электронные носители. В конце года начался обмен водительских удостоверений, желающих было очень много – вместо положенного времени работа шла до 19-20 часов. Выявили много поддельных документов. Сдача экзаменов по теории ПДД происходила на автоматах «Вятка».

В связи с возросшей нагрузкой по линии регистрации транспортных средств и приёму экзаменов, решением начальника УВД области в 2003 году РЭП преобразовали в РЭО. В 2004-м начальником регистрационно-экзаменационного отделения назначили Александра Викторовича Попова.

В 2004 году ДНД ГИБДД Лысьвы возглавил Сергей Фёдорович Ефимов, на то время в дружине значилось 55 человек. К 2006-му в подразделении ГАИ работало около 50 сотрудников.

Начальник ГИБДД в 2006 году заявил:

– Проблема кадров существует. Это происходит потому, что в Госавтоинспекции не могут работать случайные люди. Предпочитаю принимать людей надёжных, проверенных и опытных, как правило, приглашаю их из других служб. Такая практика себя оправдывает.

В марте 2008 года подполковник милиции В. И. Демух вышел в отставку. Исполнять обязанности руководителя подразделения поручили Николаю Владимировичу Балдину. В июле приставка «и.о.» исчезла – в должности утвердили.

На должность заместителя вскоре назначили С. В. Чарушина. В. В. Шаталов занял должность старшего госавтоинспектора. Взводом ДПС командовал А. В. Кичигин.

– Был небольшой некомплект, но кандидатов подобрали быстро. Пришли отличные ребята, – вспоминает ветеран МВД Н. В. Балдин.

Для выполнения задач по обеспечению безопасности на дорогах города и района служебного транспорта было достаточно. В службе ГАИ началось внедрение внутренней системы фотовидеофиксации, которая позволяла заснять факт нарушения водителем либо пешеходом. В работу ГАИ ввели современные алкотестеры, которые прямо на месте выдавали чеки с результатом освидетельствования.

В 2008–10 годах произошло снижение аварийности и дорожно-транспортных происшествий, в том числе и по вине пьяных водителей.

Очередную ротацию кадров в Госавтоинспекции провели 1 ноября 2011 года. Начальника отделения ГИБДД Н. В. Балдина перевели в отделение по работе с личным составом. Буквально перед Новым годом на должность руководителя подразделения назначили Александра Васильевича Кичигина.

Приведу лишь некоторые показатели работы Госавтоинспекции за 2011–19 годы. Так, для обеспечения безопасности пешеходов на улицах города, в соответствии с требованием ГОСТа, появились дорожные ограждения. Впервые в крае были определены территории детской безопасности с обозначением знаками. Возле школ № 5, 11 и 16 установили светофорные объекты Т-7 и комплексно обустроили пешеходные переходы.

В работе ГИБДД появилась практика массовых проверок транспортных средств на предмет выявления водителей в состоянии опьянения. Также внедрили использование нескольких автопатрулей на аварийных участках дорог для снижения скоростного режима, уменьшения плотности транспортного потока и выявления нарушителей.

В 2012–13 годах профилакторий «Берёзка» уже традиционно принимал отряды юных инспекторов движения. Они соревновались в конкурсе «Безопасное колесо».

На площадке ГИБДД в 2015-м обустроили специализированное место для осмотра транспорта. В том же году полк ДПС УГИБДД края расформировали. Сотрудники роты, дислоцирующейся в Лысьве, большей частью были трудоустроены в Госавтоинспекцию или другие службы ОМВД Лысьвенского округа. В 2015-м начали применять пресловутые «треноги» – переносные измерители скорости.

В 2011–15 годах в округе наблюдалось снижение погибших в ДТП: в 2011-м – 14, в 2012-м – 5, в 2015-м – два человека. За высокие показатели работы отделение ГИБДД отметили на уровне края, а губернатор вручил ключи от нового патрульного автомобиля начальнику отделения майору полиции А. В. Кичигину.

В 2018–19 годах на Лысьвенском участке автодороги Кунгур-Соликамск установили комплекс скоростного и весового контроля.

В связи с переводом А. В. Кичигина на вышестоящую должность, начальником отделения Госавтоинспекции назначили Д. М. Оборина (26 августа 2019 года). Ранее Денис Михайлович пять лет проработал в должности инспектора ДПС и столько же государственным инспектором дорожного надзора. До конца 2019-го шло доукомплектование подразделения.

Национальный проект «Безопасные качественные дороги» начали реализовывать в 2019-м по всей территории России. Главная цель его введения – снижение погибших в ДТП. В рамках этого проекта подразделение ГИБДД Лысьвы укомплектовали новыми патрульными автомобилями с дополнительным оборудованием. Появились приборы для измерения технического состояния транспортных средств, дефектов покрытия дорог и контроля их состояния.

Сотрудники ГИБДД прошли полное обучение по оказанию первой помощи пострадавшим в ДТП. Особое внимание уделялось обучению личного состава:

еженедельные занятия по составлению материала о нарушениях, практические занятия по действиям на месте ДТП и его оформлению, занятия по физической подготовке и применению физической силы, специальных средств и оружия.

С 2019 года на территории Лысьвенского округа значительно снизилось общее количество ДТП, погибших и пострадавших в них. Достижению положительных результатов способствовал механизм изъятия транспортных средств и помещение их на специализированную стоянку (естественно, при условии нарушения со стороны водителя). Приоритет был отдан пресечению грубых нарушений, влияющих на аварийность, и профилактике.

Работа с несовершеннолетними в учебных заведениях, встречи с родителями на собраниях, проведение круглых столов, использование социальной рекламы - всё это давало положительный результат.

С 2019 года Госавтоинспекции предоставили право выдавать свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов и свидетельства об изменении в конструкции транспортных средств.

В связи со многими процессами усовершенствования в подразделении полностью обновили компьютерную технику и программное обеспечение, а сотрудники получили доступ к специализированным базам данных. Это увеличило их долю ответственности.

Денис Михайлович отмечает главные приоритеты службы в ГИБДД: ответственность каждого сотрудника при выполнении служебных задач, качественная выполнение их при уважительном отношении к водителям и пешеходам. Для себя главным считает личную ответственность за свою работу и, конечно же, за отличную работу подчинённых.

В феврале 2023 года новое назначение: отделение ГИБДД возглавил Разиф Нагирович Латыпов. Д. М. Оборина перевели на должность заместителя начальника ОМВД.

Работа нынешних сотрудников Госавтоинспекции у нас с вами на виду. Остаётся только высказать добрые пожелания к юбилею.

Старшие инспекторы ГАИ



Васильев
Иван Иванович



Исламгулов
Хутдус Исламгулович



Кондаков
Леонид Егорович



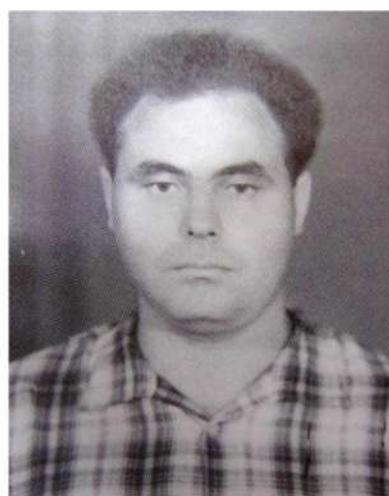
Рабинович
Давид Евсеевич



Пепеляев
Александр Николаевич



Заляев
Саим Заляевич



Комаров
Вячеслав Александрович



Гусаров
Александр Иванович



Скачков
Евгений Николаевич

Начальники ГАИ – ГИБДД



Нифантов
Аркадий Васильевич



Рябов
Юрий Афанасьевич



Маракулин
Владимир Васильевич



Демух
Владимир Иванович



Балдин
Николай Владимирович



Кичигин
Александр Васильевич



Оборин
Денис Михайлович



Латыпов
Разиф Нагирович

Госавтоинсекция



Техосмотр проводит
Х. И. Исламгулов. 1956 г.



Старший инспектор С. З. Заляев



Экзамены в ГАИ. 1965 г.



Оформление протокола
на нарушителя ППД



Старший инспектор дорнадзора
Б. М. Каменских,
инспектор дорнадзора А. А. Жуков



Старшие инспекторы ГАИ
А. И. Гусаров, Б. М. Каменских



Инспектор дорнадзора Л. Б. Скорода
и внештатные инспекторы в посёлке Кын



На линии инспектор ГАИ
А. В. Тетюев



ДТП в центре города Лысьвы. 1977 г.



Работа на линии. 1978 г.



Инспекторы ГАИ
А. Б. Каменских, И. И. Маркелычев



Инспекторы В. Б. Зыкина, А. А. Жуков



Развод заступающей смены проводит командир взвода старший лейтенант А. В. Подберёзкин. 1985 г.



Старший госавтоинспектор
В. Л. Ковшевников



Инспектор РЭП Л. А. Кокоулин



Приём знаний у команды
на конкурсе «Безопасное колесо» проводит
старший инспектор ГАИ А. В. Подберёзкин



На конкурсе «Безопасное колесо». Профилакторий «Берёзка». 2002 г.



Инспектор по пропаганде Н. В. Балдин



Инспекторы ГАИ
Д. И. Торопов, С. В. Овсянников



Сотрудники ГАИ
Т. В. Рылова, Л. В. Ершова



Коллектив Госавтоинспекции. 1996г.



Старейший ветеран
Госавтоинспекции Лысьвы
Валентин Леонтьевич Ковшевников



Регистрационно-экзаменационное отделение. 2003 г.



Конкурс «Безопасное колесо» проводят И. В. Марютин и С. В. Стяжков



Работа на линии в городе



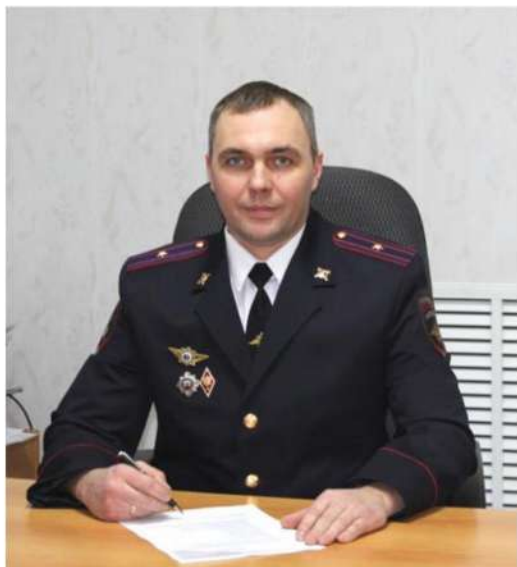
Перед заступлением в наряд



Инструктаж перед командировкой. 2023 г.



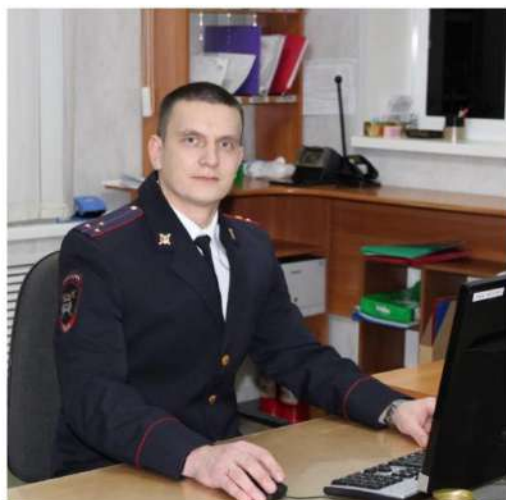
Начальник ГИБДД Д. М. Оборин и коллектив РЭО



Р. Ю. Кишмерёшкин



О работе ГАИ рассказывает А. А. Мехряков



М. И. Черевко



Проведение техосмотра. 2026 г.



Сдача экзаменов в РЭО. 2026 г.



Вручение документов на транспортное средство



Командир взвода
А. В. Лапшин



А. Э. Яковлев



А. А. Уразаев



Д. А. Заякин



Р. И. Порозов



А. С. Татарinov



А. Ю. Антропов



Н. В. Михеев



Д. А. Шуклин на службе
в Москве во время празднования
80-летия Победы

Работа на линии 8 марта



При заступлении
на службу



Начальники Госавтоинспекции:
В. И. Демух, Н. В. Балдин, А. В. Кичигин, Д. М. Оборин, Р. Н. Латыпов. 2026 г.

Добровольно-народная дружина и внештатные сотрудники Госавтоинспекции

Командиры ДНД



**Вахрушев
Александр Иванович**



**Бубнов
Владимир Николаевич**



**Глушков
Владимир Александрович**



**Ефимов
Сергей Фёдорович**



Актив дружины



Дружинники: П. Н. Ефимов, В. А. Глушков, М. Х. Фрайман, Н. С. Полушкин



На охране общественного порядка



Шаврин Василий Иванович



Проверка транспорта на линии



Проверка транспорта на автодороге
«Кунгур-Соликамск»



На посту ДПС



Инструктаж ДНД проводят
командир старший инспектор В. Л. Ковшевников и командир дружины В. Н. Бубнов



Начальник ГАИ В. В. Маракулин
и командир дружины В. Н. Бубнов



Члены ДНД: В. Н. Бубнов, В. И. Бандурин,
С. Д. Ерофеев



Работа на линии



Совещание по безопасности движения
в ОВД Лысьвы



Вручение наград
внештатным сотрудникам ГАИ. 1997 г.

Юные инспекторы движения



Руководитель отряда ЮИД Дворца пионеров М. Х. Фрайман. 1982 г.



Занятия по безопасности движения в детском саду



Занятия по безопасности движения в летнем лагере



Занятия
по безопасности движения
в детском саду № 26



Команда ЮИД на конкурсе
«Безопасное колесо». 2024 г.



08 мая 2026 г.

Участники краевого слёта-фестиваля ЮИД школа № 16 (с/п СОШ № 11).
Руководитель команды Т. Ф. Казанцева.
Инспектор по пропаганде безопасности М. В. Мехрякова. 2026 г.

Содержание

Российская Империя. Советский Союз. Российская Федерация...	5
Пермь. Молотов. Пермь – область, край	9
Лысьва. Район – округ	13
Старшие инспекторы ГАИ	22
Начальники ГАИ – ГИБДД	23
Госавтоинспекция	24
Добровольно-народная дружина и внештатные сотрудники Госавтоинспекции	33
Юные инспекторы движения	37

Попов Виктор Леонидович

Государственная автомобильная

посвящается 90-летию службы

Вёрстка, оформление обложки: С. И. Ёлохова

Материалы и фотографии:

- архивы ГУ МВД России по Пермскому краю, совета ветеранов ОВД и ВВ ОМВД России «Лысьвенский»;
- архивы редакции газеты «Искра», МБУК «Лысьвенская БС»;
- личные архивы В. Л. Попова, ветеранов и сотрудников Госавтоинспекции
- Государственная инспекция безопасности дорожного движения Пермского края : история и современность – 70 лет. – Пермь : Пушка, 2006. – 383 с.
- Страна 59 : книга об истории ГИБДД ГУВД Пермской области. – Пермь : Пермская книга, 2000. – 229 с.

