

УДК 629.114.5

**Д.В. Смерницький**, кандидат юридичних наук,  
заступник директора ДНДІ МВС України, м. Київ,  
**А.В. Гуляєв**, кандидат технічних наук,  
головний науковий співробітник ДНДІ МВС України, м. Київ,  
**О.В. Гусак**, старший науковий співробітник ДНДІ МВС України, м. Київ,  
**В.І. Приходько**, здобувач ДНДІ МВС України,  
науковий співробітник ДНДІ МВС України, м. Київ

## АСПЕКТИ СТВОРЕННЯ СПЕЦТРАНСПОРТУ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ОСІБ, УЗЯТИХ ПІД ВАРТУ

*Спеціалізовані автомобілі та інші транспортні засоби спеціального призначення для перевезення за визначеними маршрутами ув'язнених та осіб, взятих під варту, завжди були необхідні в конвойних підрозділах Міністерства внутрішніх справ України.*

*У статті йдеться про історію виникнення та аспекти створення і використання спеціалізованих транспортних засобів для перевезення осіб, взятих під варту, закордонного та вітчизняного виробництва.*

**Ключові слова:** *спецавтомобіль для перевезення осіб, взятих під варту, автозак, спецавтобус, спецконтингент, базове шасі.*

*Специализированные автомобили и другие транспортные средства специального назначения для перевозки по определенным маршрутам заключенных и лиц, взятых под стражу, всегда были необходимы в конвойных подразделениях Министерства внутренних дел Украины.*

*В статье речь идет об истории возникновения и аспектах создания и использования специализированных транспортных средств для перевозки лиц, взятых под стражу, зарубежного и отечественного производства.*

**Ключевые слова:** *спецавтомобиль для перевозки лиц, взятых под стражу, автозак, спецавтобус, спецконтингент, базовое шасси.*

*Specialized cars and other transport vehicles of the special setting for transportation on certain routes prisoners and persons kept in custody always were actual and needed in escort subdivisions of law enforcement authorities.*

*Paper is about the origin and aspects of creation and use of the foreign and home specialized transport vehicles for transportation of the persons kept in custody.*

**Keywords:** *special car for transportation of the persons kept in custody, avtozak, special bus, special contingent, base chassis.*

Для переміщення засуджених і осіб, взятих під варту, за встановленими маршрутами використовуються спеціалізовані транспортні засоби – спеціальні вагони і спеціалізовані автомобілі, які називаються автозаками. Цей термін прийшов із колишнього Радянського Союзу, де утворився від словосполучення російських слів “автомобиль” і “заключенный”.

З гармонізацією української правової бази до європейської з'явився ряд нових вимог щодо допустимих розмірів відсіків та камер для перевезення осіб, узятих під варту, в конструкції транспортних засобів та в частині забезпечення безпеки дорожнього руху, а також до порядку та правил виробництва і реєстрації транспортних засобів.

Зараз усе більше вимог висувається Європейським союзом щодо забезпечення прав та свобод людини, зокрема одна з них – гуманне ставлення до осіб, взятих під варту. Подібні вимоги висуваються не тільки до країн – членів ЄС, але й до потенційних претендентів на вступ до ЄС, що є одним з пріоритетних напрямів розвитку України.

Одним зі складових елементів гуманізації – є створення спеціалізованих автомобілів, конструкція яких відповідає європейським вимогам. Одним зі шляхів вирішення цієї проблеми було створення спеціалізованих автобусів.

У зв'язку з цим, актуальним питанням стає дослідження шляхів створення спецавтотранспорту для перевезення осіб, узятих під варту.

З урахуванням сучасних вимог до спеціалізованих транспортних засобів виникає потреба в дослідженні аспектів створення перспективних спеціалізованих транспортних засобів для перевезення осіб, взятих під варту, на базі шасі автомобілів закордонного та вітчизняного виробництва та їх використання.

Автозак (Автомобіль для перевезення ув'язнених) – спеціалізований автомобіль на базі вантажного автомобіля, автобуса або мікроавтобуса, обладнаний для перевезення засуджених і взятих під варту (спецконтингенту) в умовах, що виключають порушення встановленого режиму утримання, у тому числі здійснення втечі.

У Російській імперії тюремні машини з'явилися раніше ніж у Європі. Так, у журналі “Автомобилист” за 1908 рік було надруковано статтю, в якій наводився опис тюремного автомобіля заводу “Г.А. Лесснерь”, а саме: “...Кому б спало на думку, що вишуканий автомобіль, полакований у красивий темно-синій колір з чорною і блакитною цировкою (кольори арештанського конвою), перевозить 6–8 злочинців, що направляються до Окружного суду, Хрестів, Петропавлівської фортеці, а можливо, і на шибеницю? Він справляє враження товарного фургона, і тільки присутність конвойних у всеозброєнні дозволяє здогадатися”.

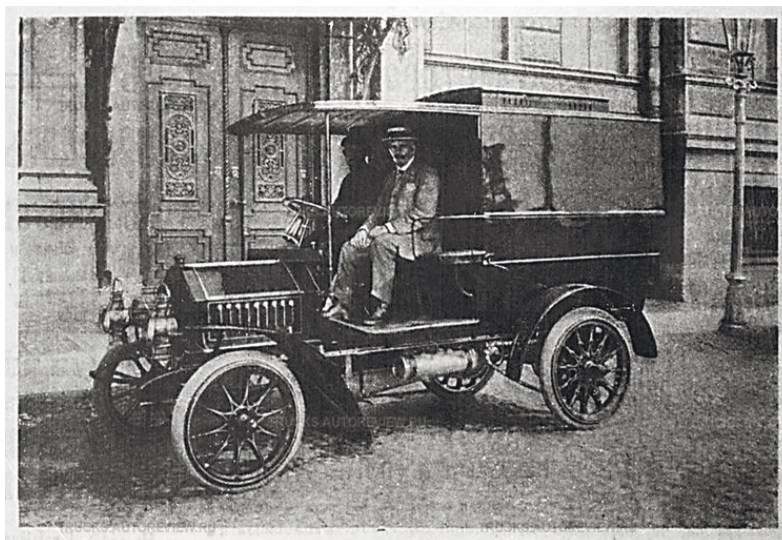


Рис. 1. Тюремний автомобіль заводу “Г.А. Лесснерь”.

Річ у тому, що фабрика Лесснера оббила фургон залізом не зовні, а зсередини, до того ж пофарбувала внутрішню частину у тому числі дві лавки, на кожній з яких можуть сидіти 4 людини, в ясно-палевий колір. Увечері фургон освітлювався ліхтарем, який був прикріплений до задньої стінки і світив через товсте корабельне скло.

На підлогу постелили лінолеум, на даху розмістили три вікна, кожне розміром у квадратний аршин (0,5 кв. м), закривши їх корабельними стеклами, з боків і ззаду – вентиляційні отвори, що не дозволяють просунути навіть голки. Кришку в підлозі для доступу до коробки передач забезпечили потайними гвинтами і в цілому кузов влаштували так, щоб у нім було неможливо приховати жодного предмета.

Конвоїри сиділи справа і зліва від водія, впівоберта один до одного, і спостерігали за арештантами через круглі вічка з корабельними стеклами і залізними заслінками. Двері, розташовані за відкидним сидінням одного з конвоїрів, були висувні та знаходились між зовнішньою і внутрішньою стінками, без ручки зсередини.

Шасі – “системи Даймлер”, з мотором 10–12 сил і суцільними гумовими шинами. У журналі зазначалося, що: “...автомобіль рухається зі швидкістю 20–22 версти за годину, пробігаючи відстань між найдальшими місцями ув’язнення в С.-Петербурзі хвилин за сорок, тоді як у знайомих зелених кінних фургонах, що рухаються кроком, заарештованих трясли по 2,5–3 години”.

Перший німецький автозак невідомої марки був побудований вже після Першої світової війни – причому німці узяли за основу звичайний пасажирський автомобіль, вікна якого закрили глухими вставками із заготованими віконцями у верхній частині.



Рис. 2. Перший німецький тюремний автомобіль – на шасі невідомої марки.

Газета “Daily Telegraph” від 7 серпня 1913 року повідомляла, що: “...у французькій в’язниці Бордо з’явився новий автомобіль, який замінив колишню Чорну Марію” (мабуть, цей вираз – аналог нашого “чорного ворона”).



Рис. 3. Фургон для в'язниці Бордо (Францію, 1913 р.).

У 1929 році схожа за розмірами вантажівка з'явилася в німецькому Гамбурзі: вона була побудована на шасі "Magirus" і виділялася гумовими протитаранними бамперами. Не відставав і "Mercedes": у 1926 році розпочалося виготовлення акуратних чорних фургонів із прорізами в стінках кузова.



Рис. 4. Автозак на шасі Magirus (1929 р.) був побудований для Гамбурга.

Приблизно в той же час тюремні автомобілі з'явилися за океаном: у 1918–1920 роках на шасі "Mask AV" спорудили великий фургон для суду Чикаго.



Рис. 5. Здоровенний фургон на шасі Mack AV на початку двадцятих доставляв арештантів до суду Чикаго.

Що ж до нашої країни, то судячи зі “всеавтомобільного перепису” 1928 року, в усьому Радянському Союзі налічувалося всього дев'ять арештантських автомобілів.

Про те, як і в яких кількостях возили ув'язнених, достовірно не відомо.

О. Солженіцин в своєму романі “Архипелаг ГУЛАГ” так розповідав: “На бруківки наших вулиць вийшли перші воронки з першими ж вантажівками. Вони були погано підресорені, в них сильно трясло – але і арештанти не кришталеві. Зате закупорювання вже тоді, в 1927-му, було хороше: жодної шпарини, жодної електричної лампочки... І вже тоді набивали коробки воронків стоячи до відмови. Багато років вони були сталеві сірі. Але після війни спохопилися – стали фарбувати їх у радісні тони і писати зверху: “Хліб”, “М'ясо”, а то і “Пийте радянське шампанське!””.

Число ув'язнених ГУЛАГу досягло свого піку до початку п'ятидесятих: тоді в таборах було більше 2,5 млн. чоловік. А щоб возити ув'язнених на лісозаготівлі і тому подібне на віддалених зонах швидкокоруч стали переобладнувати звичайні вантажівки, нарощуючи на них борти.

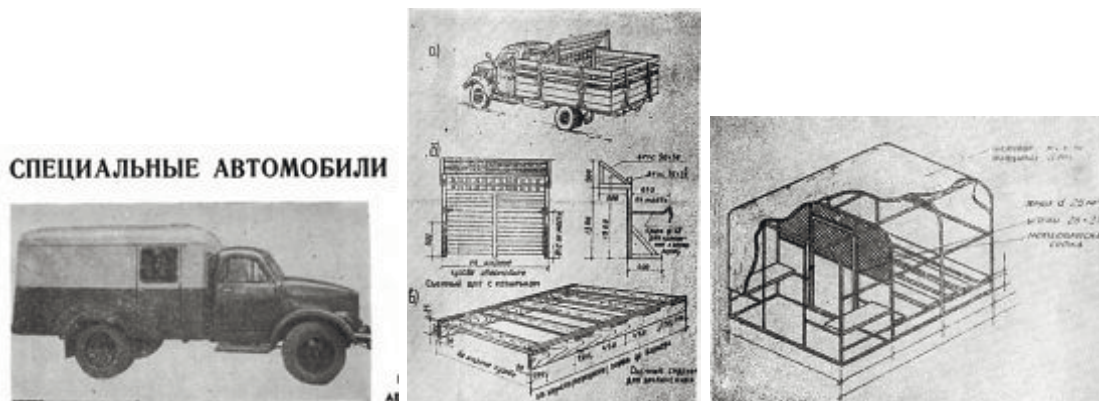


Рис. 6. Колоніям давалися детальні інструкції з переробки кузовів для перевезення засуджених.

Відгомони тих часів досягли навіть восьмидесятих: в альбомі Внутрішніх військ МВС давалися детальні інструкції про те, як перетворити ГАЗ-51 на автомобіль для перевезення засуджених. Борти нарощувалися дошками на 70–80 см, у кузов вставлялися лавки, збиті воєдино, а в передню частину кузова – високий козирок, за яким стояли конвоїри. Як варіант пропонувався “знімний критий кузов” з каркасом, обтягнутим брезентом або обшитим металевими листами.

У шестидесяті роки Бобруйський завод автопричіпів побудував щось на зразок дорожнього вагону: в цей “скотовоз” вміщувалося не менше ста чоловік! Але такі причепа не були поширеними...



Рис. 7. Причіп для перевезення ув'язнених Бобруйського заводу.

А потім було вирішено почати серійне виробництво спеціальних транспортних засобів на зоні. У ті роки колонії випускали багато корисних і потрібних країні речей, починаючи від корків для аптечних склянок і закінчуючи світлофорами...

Ще на початку п'ятидесятих партію автозаків зробила Рязанська колонія № 2, але незабаром вона перейшла на виробництво грабелів. А з 1972 року єдиним місцем виробництва подібних спецмашин стала колонія суворого режиму ІК-14, побудована вже після війни в селищі Сухобезводне, що під Нижнім Новгородом.

У радянські часи тут щорічно випускалося до 6000 спецмашин для МВС: жовто-сині міліцейські “жигулі”, “козлики” і “рафіки”, пожежні “буханки”... А також “газони” для витверезників зі скромним написом “спецмедслужба” на заготованому кузові. Їх теж робили в Сухобезводному.

З моменту проголошення незалежності України у 1991 році почалась розробка та впровадження в діяльність підрозділів МВС України вітчизняних спеціалізованих автомобілів для перевезення осіб, взятих під варту.

Як автозак в Україні нині використовуються шасі вантажних автомобілів ГАЗ, Газель, Foton, а також автобусів ХАЗ, БАЗ і ПАЗ.

Основним устаткуванням автозака є суцільнометалевий кузов типу “фургон”, розділений на декілька відсіків: приміщення для караулу, загальна камера для спецконтингенту, одна або декілька окремих камер для осіб, відносно яких потрібно роздільне розміщення з особами, поміщеними в загальну камеру автозака.

Сучасні автозаки обладнуються системами освітлення, вентиляції, опалення та переговорними пристроями для зв'язку між співробітниками караулу, що знаходяться у фургоні і в кабіні водія. Для підйому на дах фургона автозак має скоб-трап.

Перші зразки спеціалізованих автомобілів були створені за участю фахівців ДНДІ МВС України (колишній ДІУЦ “Спецтехніка”). За прототип було взято конструкцію радянських часів у вигляді спецкузова, що потім встановлювався на шасі ГАЗ-52, ГАЗ-53, ГАЗ-3307, ГАЗ-3309.

З появою на українському ринку автомобілів типу “Газель” були розроблені та впроваджені спеціалізовані автомобілі для перевезення осіб, взятих під варту, на базі ГАЗ-2705 та ГАЗ-3302, завдяки цьому можна було раціональніше використовувати транспорт і значно економити паливо.

Ці шасі і стали пріоритетними при розробках зазначеної категорії спецавтомобілів, що згодом було підтверджено “Концепцією забезпечення підрозділів МВС України транспортними засобами”.

За відгукami з підрозділів основними слабкими сторонами шасі ГАЗ-3302 та ГАЗ-2705 “Газель” були недостатньо потужний двигун та слабка підвіска, що призводило до швидкого зносу механізмів автомобіля, частих ремонтів, а відповідно і додаткових економічних витрат. Особливо це стосувалося спецавтомобіля на базі ГАЗ-3302 зі встановленим спецкузовом. І хоча повна маса автомобіля не перевищувала вказану в технічній документації, проте проблема в підрозділах існувала. Можливо, в умовах дефіциту цих спецавтомобілів, вони експлуатувалися з порушеннями, тобто з перевантаженням. Проте в будь-якому випадку, цю проблему необхідно було вирішувати, тобто при розробці спецавтомобіля зробити деякий запас по вантажопідйомності.

Шляхом вирішення цієї проблеми став підбір нової бази або модернізація існуючої. Одна з реальних пропозицій – полегшення маси кузова спецавтомобіля на базі ГАЗ-3302 за рахунок використання легших матеріалів та перенесення в горизонтальній площині центру маси ближче до кабіни, шляхом розвертання на 180° спецкузова. Це зменшило навантаження на підвіску і на двигун. До того ж на нових автомобілях встановлюються більш потужні двигуни.



Рис. 8. Спеціалізований автомобіль для перевезення осіб, взятих під варту, на базі автомобіля ГАЗ-3302 “Газель”.

Що стосується спеціалізованого автомобіля на базі шасі ГАЗ-3307, то суттєвих зауважень до нього під час дослідної експлуатації не виявлено.

У ході обговорення питання надійного утримання осіб, взятих під варту, під час перевезення з підрозділів надійшов ряд нових пропозицій, а саме:

- у кузові спеціалізованого автомобіля має бути обладнане місце для перевезення речей затриманих;
- необхідно щоб під час перевезення різні категорії затриманих (чоловіки, жінки, підлітки) розміщувались окремо, а тому в спецавтомобілі має бути передбачено 3–5 камер залежно від шасі.

Для спеціалізованого автомобіля на базі ГАЗ-3307 у 2003 році фахівцями НДІ “Спецтехніка” МВС України розроблене нове поліпшене внутрішнє планування, яким передбачено 21 місце для затриманих в 5-ти камерах, зокрема: одна дев’ятимісна, дві – чотиримісні, дві – двомісні.



Рис. 9. Спеціалізований автомобіль для перевезення осіб, взятих під варту, на базі автомобіля “ГАЗ-3309”.

Шляхом підбору нового базового шасі для перевезення осіб, узятих під варту, було розроблено та виготовлено спеціалізований автомобіль на базі вантажівки “Foton VJ-1043” зі встановленням на нього кузова-фургона.

Спецавтомобіль забезпечував можливість перевезення: одинадцяти осіб, взятих під варту, їх особистих речей та спеціального інвентаря і п’яти працівників конвойного наряду (включно з водієм, з них 3-х у кабіні водія та 2-х у кузові).





Рис. 10. Спеціалізований автомобіль для перевезення осіб, взятих під варту на базі Foton VJ-1043.

У американських фільмах часто показують, як ув'язнених везуть на автобусах, що нагадують шкільні. Тамтешні автозаки дійсно роблять на базі шкільних автобусів – марок International і Blue Bird. Переробки мінімальні: вікна зовні закривають ґратами, салон відгороджують ґратчастими дверима з навісним замком – і автозак готовий. А головне, який місткий...



Рис. 11. Інтер'єр тюремного автобуса International.

Дивлячись на американців, і європейські компанії почали будувати схожі автозаки, але з незначною різницею – на базі вже не шкільних, а туристичних автобусів: їх кузов виконується глухим з віконцями-шпаринками.



Рис. 12. У Німеччині арештантів у 60-ті вже возили на автобусах (на знімку – Mercedes – Benz 0321HL, (1963 р.).



Рис. 13. Звичайний лайнер Mercedes 0303, який возить туристів, переобладнано в автозак.

“Лайнер” на базі Mercedes – Benz 0303 розрахований на 48 арештантів і шестеро конвоїрів. У поліцейських управлінь є навіть аналогічні машини на базі автобусів Neoplan. Тим же шляхом зараз пішли колишні країни соціалістичного табору: в Чехії возять арештантів на спеціально обладнаних Каросах, поляки – на Аутосанах.

В Україні перший зразок спеціалізованого автобуса для перевезення осіб, взятих під варту, було виготовлено на базі автобуса ХАЗ-3250.

Спецавтобус призначений для перевезення осіб, взятих під варту, із забезпеченням їхньої повної ізоляції від сторонніх. Спецавтобус забезпечує перевезення п'яти працівників конвойного наряду (включно з водієм): двох у кабіні водія та трьох у кузові, а також двадцяти однієї особи, взятої під варту: п'яти осіб у загальній камері, чотирьох осіб у чотирьох одномісних камерах, дванадцять осіб у шести двомісних камерах із забезпеченням їх повної ізоляції та перевезення особистих речей і спеціального інвентаря.



Рис. 14. Спеціалізований автобус для перевезення осіб, взятих під варту, на базі автобуса ХАЗ-3250.

Інший спецавтобус для перевезення осіб, взятих під варту, був створений на базі автобуса ПАЗ-4234.



Рис. 15. Спеціалізований автобус для перевезення осіб, взятих під варту, на базі автобуса ПАЗ-4234.

На сьогодні в підрозділах МВС з'явилися перші зразки спеціалізованих автомобілів, які були створені ТОВ "Спец-Ком-Сервіс" за участю фахівців ДНДІ МВС України на шасі сучасних автомобілів: FIAT Doblo, Ford Transit, МАЗ-4370, Богдан, Еталон та ін.

Варіанти виконання фургонів:

1. Кількість посадочних місць – 7: у кабіні – 3 особи, включаючи водія; у відсіку для охорони – 1 особа; у відсіках для затриманих – 3 особи; відсік для затриманих складається з 1-ї одномісної камери і 1-ї двомісної камери. Побудовано на базовому шасі сучасного автомобіля FIAT Doblo.



Рис. 16. Спеціалізований автомобіль для перевезення осіб, взятих під варту, на базі FIAT Doblo.

2. Кількість посадочних місць – 14: у кабіні – 2 особи, включаючи водія; у відсіку для охорони – 3 особи; у відсіках для затриманих – 9 осіб; відсік для затриманих складається з 5-ти одномісних камер і 1-ї чотирьохмісної камери. Побудовано на базовому шасі сучасного автомобіля Ford Transit.



Рис. 17. Спеціалізований автомобіль для перевезення осіб, взятих під варту, на базі Ford Transit.

3. Кількість посадочних місць – 20: у кабіні – 2 особи, включаючи водія; у відсіку для охорони – 3 особи; у відсіках для затриманих – 15 осіб; відсік для затриманих складається з 10-ти одномісних камер і 1-ї п'ятимісної загальної камери. Планується побудувати на базовому шасі сучасного автобуса Богдан.

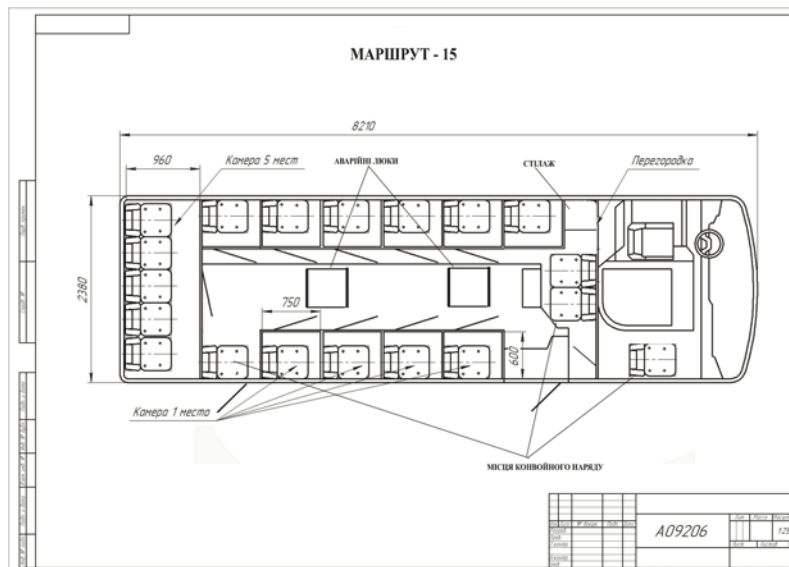


Рис. 18. Схема спеціалізованого автобуса для перевезення осіб, взятих під варту, на базі автобуса Богдан.

4. Кількість посадочних місць – 30: у кабіні – 3 особи, включаючи водія; у відсіку для охорони – 3 особи; у відсіках для затриманих – 24 особи; відсік для

затриманих складається з 3-х одномісних камер, 4-х двомісних камер, 1-ї чотирьохмісної камери та 1-ї дев'ятимісної загальної камери. Побудовано на базовому шасі сучасного автомобіля МАЗ-4370.



Рис. 19. Спеціалізований автомобіль для перевезення осіб, взятих під варту, на базі МАЗ-4370.

5. Кількість посадочних місць – 32: у кабіні – 2 особи, включаючи водія; у відсіку для охорони – 4 особи; у відсіках для затриманих – 26 осіб; відсік для затриманих складається з 6-ти одномісних камер та 10-ти двомісних камер. Планується побудувати на базовому шасі сучасного автобуса Еталон.

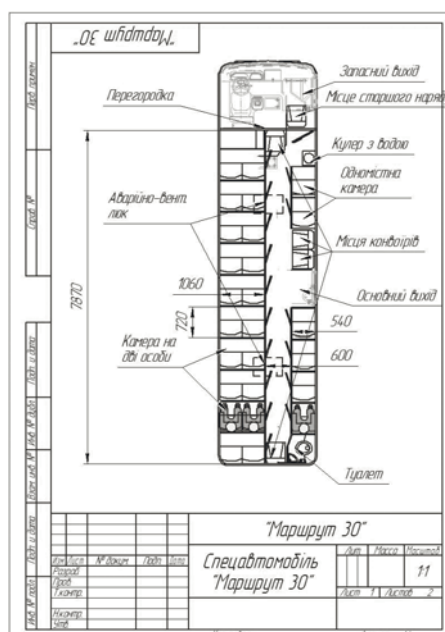


Рис. 20. Схема спеціалізованого автобуса для перевезення осіб, взятих під варту, на базі автобуса Еталон.

Спеціалізовані транспортні засоби для перевезення ув'язнених та осіб, взятих під варту, актуальні і зараз. Тому на сьогодні продовжуються роботи зі створення нових зразків спеціалізованих автомобілів та автобусів для перевезення осіб, взятих під варту, на базі нових більш досконалих базових шасі, а також вдосконалення і модернізація вже існуючих спеціалізованих автомобілів та автобусів.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автомобили тюремного ведомства в С.-Петербурге. Автомобилист. 1906. № 10. С. 11.
2. *Латишин Ф.* “От зоны и до зоны” – Минск: ООО “Попурри”, 1993. – 72 с.
3. Автозаки на шасси ГАЗ, КАМАЗ, Урал / Под общей ред. Ю.Л. Иванова. Москва: ЛА “Варяг”, 2004. – 76 с.

Отримано 15.02.2018

Рецензент Марченко О.С., к.т.н.