

## СПЕЦІАЛЬНІ РОЗРОБКИ

УДК 629.114.5

С.В. Алексєєв

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

*У статті йдеться про спеціалізовані автомобілі та інші транспортні засоби спеціального призначення для перевезення за визначеними маршрутами ув'язнених та осіб, взятих під варту, які були актуальні та необхідні в конвойних підрозділах правоохоронних органів.*

*Розкрито 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.*

*В статье идет речь о специализированных автомобилях и других транспортных средствах специального назначения для перевозки по определенным маршрутам заключенных и лиц, взятых под стражу, которые использовались в конвойных подразделениях правоохранительных органов.*

*Раскрывается история возникновения и аспекты создания и использования специализированных транспортных средств для перевозки лиц, заключенных под стражу, заграничного и отечественного производства.*

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

*Paper deals with specialized cars and other special vehicles for the transportation on certain routes the prisoners and attached persons, which have been used in convoy units and law enforcement agencies.*

*The history and aspects of creation and use of specialized vehicles for the transportation of attached persons, both foreign and domestic, are investigated.*

**Keywords:** *special car for the transportation of the attached persons, avtozak, police van, special contingent, base undercarriage.*

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 походить з часів Радянського Союзу, де утворився від словосполучення російських слів “автомобиль” і “заключенный”. Про аспекти створення та використання спеціалізованих транспортних засобів для перевезення осіб, взятих під варту, закордонного та вітчизняного виробництва ми і розповімо.

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.

Як автозак на Україні нині застосовується 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, щодо яких потрібне роздільне розміщення з особами, поміщеними в загальну камеру автозака.

Також автозак обладнується системами освітлення, вентиляції та опалення, а також 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.

Цікаво, коли саме в Російській імперії з'явилися спецавтомобілі для перевезення арештантів.

Виявляється, ще до революції було опубліковано декілька статей і нотаток про тюремні автомобілі. Відомий і текст найпершої з них, датованої 1906 роком (журнал “Автомобилист”, № 10): “З травня місяця в Петербурзі і Москві перевезення заарештованих робитиметься по місту в спеціально замовлених автомобілях, які замінять нинішні карети. Автомобілі будуть доставлені від однієї германської фабрики.”

Стаття з журналу “Автомобилист” № 18 за 1908 рік. Цитуємо її зі скороченнями: “Тюремне відомство, вирішивши скасувати кінну тягу, замовило два автомобілі – один за кордоном, інший заводу товариства “Г. А. Лесснер” у С.-Петербурзі.

Автомобіль марки N.A.G., що прибув з-за кордону не справляє приємного враження. Зовні оббитий пофарбованим у чорний колір залізом, позаду – сидіння для конвойного, а тому він відразу впадає у вічі. І облаштування його залишає бажати кращого. Так, наприклад, напрошується питання: для чого ззаду є сидіння для конвойного, коли там абсолютно глуха стінка, а вхід всередину спереду?

“Чорний автомобіль” має прекрасне німецьке шасі з двоциліндровим мотором в 12 сил. А його неповна пристосованість є причиною того, що в Західній Європі ще не існує таких автомобілів.

У тому, що про існування в С.-Петербурзі другого автомобіля ще ні слова не проникло до друку, винен зовнішній його вигляд. Кому б спало на думку, що вишуканий автомобіль, полакований у красивий темно-синій колір з чорною і блакитною цировкою (кольори арештантського конвою), містить у собі 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.”

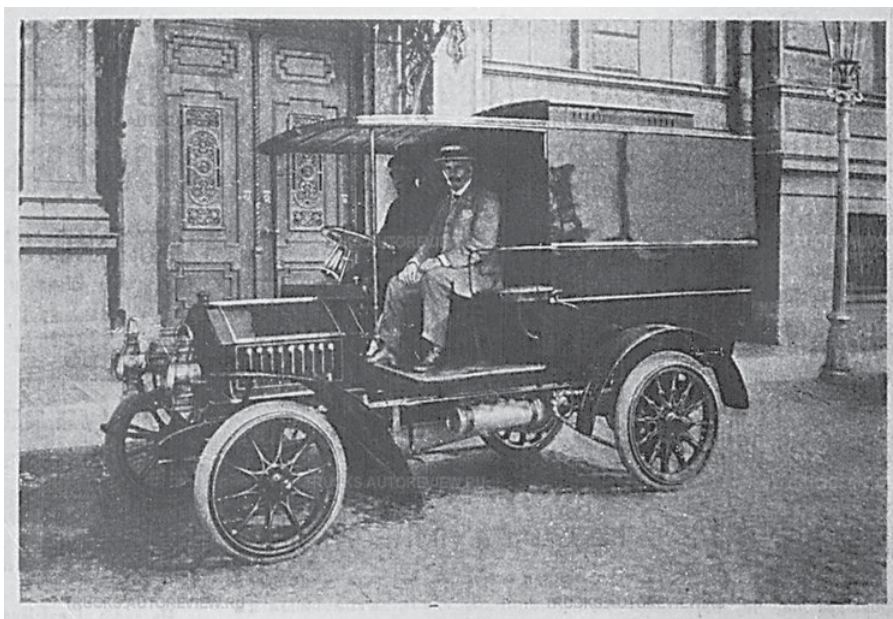


Рис. 1 Тюремний автомобіль заводу "Г.А. Лесснер"

Річ у тому, що фабрика Лесснера оббила фургон залізом не зовні, а зсередини, причому пофарбувала "внутрішній простір, не виключаючи двох лавок, 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 облаштували три вікна, кожне розміром у квадратний аршин (0,5 кв. м), закривши їх корабельним склом, з боків і ззаду – вентиляційні отвори, що "не дозволяють просунути навіть голки". Кришку в підлозі для доступу до коробки передач забезпечили потайними гвинтами і загалом кузов влаштували так, щоб у нім було "неможливо умисно приховати жодного предмета".

Конвоїри сиділи справа і зліва від водія, впівоберта один до одного, і спостерігали за арештантами через круглі вічка з корабельним склом і залізними застінками. Двері, розташовані за відкидним сидінням одного з конвоїрів, були "висувні, рухались на роликах між зовнішньою і внутрішньою стінками", без будь-якої ручки зсередини.

Шасі – "система Даймлерь, омнібусного типу", з мотором в 10–12 сил і суцільними гумовими шинами. Журнал зазначав, що "автомобіль їздить зі швидкістю 20–22 версти за годину, проїжджаючи відстань між найдальшими місцями ув'язнення в С.-Петербурзі хвилин за сорок, тоді як у звичайних зелених кінних фургонах, що рухаються кроком, заарештованих трясли по 2,5–3 години".

Відомо також, що машина Лесснера обійшлася на 20 % дешевше за закордонну, і "тюремне управління має намір придбати ще більший автомобіль, персон на шістнадцять".

Журнал "Автомобилист" не помилявся: в Росії тюремні машини дійсно з'явилися раніше ніж в Європі!

Перший німецький автозак невідомої марки був побудований вже після Першої світової війни, причому німці взяли за основу звичайний пасажирський автомобіль, вікна якого закрили глухими вставками із загатованими 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 собою колишню Чорну Марію” (мабуть, цей вираз – аналог нашого “чорного ворона”)



Рис. 3 Фургон для в’язниці Бордо (Франція, 1913 р.)

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

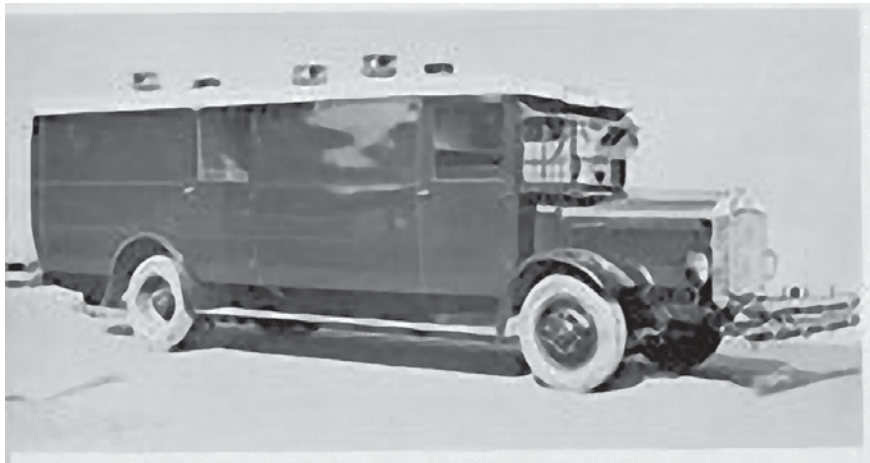


Рис. 4 Автозак на шасі Magirus (1929 р.) був побудований для Гамбурга

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



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

Стосовно нашої країни, то, судячи з “всеавтомобільного перепису” 1928 року, в усьому Радянському Союзі налічувалося всього дев'ять арештантських автомобілів. Чи то НКВД лукавило, чи то час “чорних воронів” дійсно ще не прийшов...

Страшно згадувати, в яких кількостях возили ув'язнених у сталінські часи.

Варто процитувати роман О. Солженіцина “Архипелаг ГУЛАГ”. “На бруківки наших вулиць вийшли перші воронки з першими ж вантажівками. Вони були погано підресорені, в них дуже 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 підряд 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!”

Усередині воронок може бути просто порожньою загородою. Може мати лавки кругом уздовж стін. Це зовсім не зручно, це гірше: увіпхнуть стільки ж людей, скільки поміщається стоячи, але вже один на одного, як багаж <...> Можуть воронки мати позаду бокс – вузьку сталеву шафу на одного. І можуть бути цілком боксировані: по правому і лівому борту одиночні шафки <...> Такого складного бджолиного пристрою і уявити не можна, дивлячись на дівицю, що регоче, з келихом: “Пийте радянське шампанське!” У воронок людей заганяють під крики конвоїрів з усіх боків – щоб ніколи було озирнутися і зміркувати втечу, щоб можна було з мішком застрягнути у вузьких дверцях, щоб можна було стукнутися головою об притолоку. Зачиняються із зусиллям сталеві задні двері – і поїхали”.

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

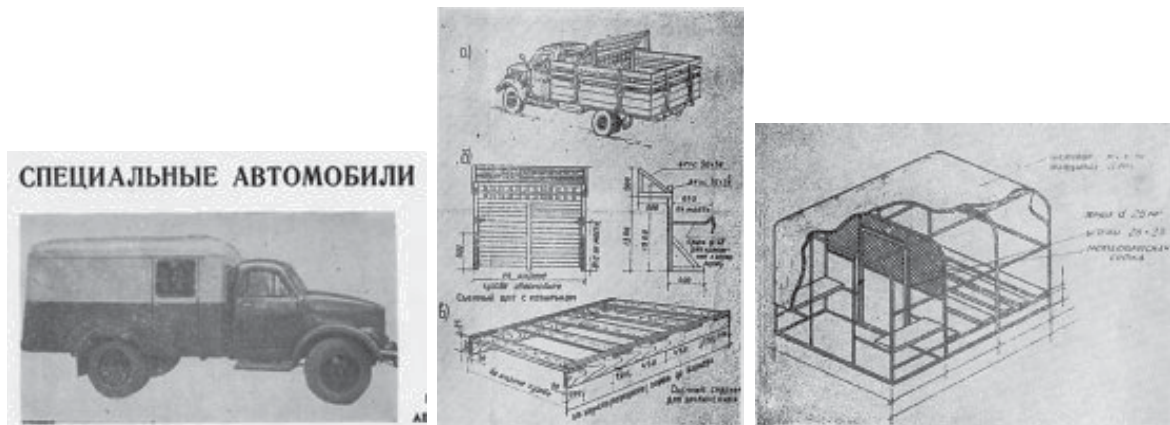


Рис. 6 Колоніям давалися детальні інструкції по переробці кузовів для перевезення засуджених

Відлуння тих часів досягли навіть восьмидесятих: в альбомі Внутрішніх військ МВС (зрозуміло, з позначкою “тільки для службового користування”) 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 докупи, 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 автопричепів побудував щось на зразок дорожнього вагону: в цей “скотовоз” вміщувалося не менше ста чоловік! Але поширення такі причепа, на щастя, не отримали.



Рис. 7 Причеп для перевезення ув'язнених Бобруйського заводу

А потім було вирішено почати серійне виробництво “спеціальних транспортних автомобілів” на зоні. У ті роки колонії випускали масу 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 мілицейські Жигулі, “козлики” і “рафіки”, пожежні “буханки”. А також “газони” для витверезників із скромним написом “спецмедслужба” на заграбованому кузові. Їх теж робили в Сухобезводному.

Радянський Союз розпався. З'явилася нова структура – Державна пенітенціарна служба (колишній ГУВП). І лише в Сухобезводному, як і багато років тому, випускають автозаки на шасі “газонів” – все з тими ж незграбними кузовами, тим же плануванням, тими ж переговорними пристроями “Незабудка”. Тільки тепер переважно з дизельними двигунами. З'явилися спеціальні кольорографічні схеми фарбування спецавтомобілів.

Хтось стверджує, що автозак – це звичайний фургон на кшталт продуктового, але з ґратами. Це тільки зовні так здається... А на ділі виготовлення такого автомобіля вимагає багато специфічних знань.

Знаєте, чому кузова автозаків невисокі? Якщо габаритна висота буде більше трьох метрів, машина не пройде в шлюз колонії або СІЗО. А чому відсік для засуджених розділений на дві камери? Щоб ті не змогли в дорозі розгойдати і перекинути машину. На яких заклепках має бути зібраний кузов? Тільки на сталевих, алюмінієві можуть перетертися.

Підлогу кузова посилено сталевими профілями, щоб його не можна було пропиляти. Вихлопну трубу виведено горизонтально назад: автозак не повинен перетворюватися на душогубку.

Самі ж камери влаштовані дуже просто і обшиті сталевим листом зовсім не з метою знуцання з тих, кого в них перевозять. А для того щоб у камерах була забезпечена максимальна безпека (щоб нічого не можна було відламати або відірвати), після кожного рейсу потрібно проводити повну санобробку кузова. Адже тут можуть їхати хворі, зокрема на туберкульоз.

Внутрішня ручка дверей кузова обов'язково знімається – для більшої безпеки. А засуви камер зроблені трохи навкіс, щоб навіть при легкому поштовху вони потрапляли в своє гніздо.

Останні нововведення – відеоспостереження в кузові і навігаційна система GPS (наклейка-антена в кутку лобового скла, за допомогою якої визначається місцезнаходження автомобіля).

Правда, самим засудженим від усього цього не легше. Посидівши на сонці хвилин п'ять у загальній камері, вони обливаються потом: ніякі вентиляційні отвори не рятують у такому сталевому ящику. А взимку в кузовах “газонів” сильний холод, оскільки єдиний повітряний обігрівач стоїть у ногах караулу. Втім, вже розроблені автозакі з кондиціонером і навіть біотуалетом.

Нова модель з Сухобезводного, на яку покладаються великі надії, побудована на сучасному шасі малого КАМАЗу з двигуном Cummins. Передбачається, що до капремонту такий автозак ходитиме не сотню тисяч кілометрів як “газон”, а всі чотириста. А різниця в ціні (біля \$10000) окупиться впродовж року.

Кузов вміщує вже не 21, а 31 людину (що дуже актуально) і зовні пофарбований не масляною фарбою, а покритий шаром пластику. Повітряна піч поступилася місцем потужному автономному рідинному обігрівачу з паливним бачком і регулятором температури. Поріг у кузові прибрали. Раніше ув'язнені спотикалися, а руки за спиною – за поручень не схопилися.

Випускається і компактна модель на базі суцільнометалевої Газелі, де є одна загальна камера і три “одиначні”.

Звичайно, автозакі будують не лише в Сухобезводному. У МВС РФ є власне виробництво в підмосковному Дмитрові: там роблять автозакі на базі Газів, автобусів КАВЗ, а також повноприводного КАМАЗа (“Автоперевезення”) і “північного” Уралу з подвійними стеклами кабіни (“Айсберг”). Правда, обсяги виробництва в Дмитрові невеликі – і кузова виконані більш грубо ніж у Сухобезводному: листи внутрішньої обшивки йдуть хвилями.

У кузові з'явилася автономна рідинна піч.

Була спроба зробити варіант на базі суцільнометалевого ЗІЛу Бичка, але якість кузова залишає бажати кращого (іржавіє).

А ще фірми, що випускають фургони, пропонують незліченні “саморобки” на базі Газелей і навіть старих “УАЗиків”. Тільки зроблені вони частенько абияк, без знання специфіки перевезень: ось і з'являються повідомлення про те, що заарештовані вистрибнули з машини на ходу, вибивши задні двері ногами.



На жаль, з автозаків також втікають. Але винна в цьому не техніки, а людей.

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

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, використання яких дозволило раціональніше використовувати транспорт і дало значну економію пального.

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

За відгуками 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 зазначену 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



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

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.

Що стосується спецавтомобіля на базі шасі ГАЗ-3307, то суттєвих зауважень до нього в ході 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:

– в кузові спеціалізованого автомобіля повинне бути обладнане місце для перевезення речей затриманих;

– під час перевезення різні категорії затриманих (чоловіки, жінки, підлітки, подільники) повинні перевозитись окремо, а тому в спецавтомобілі повинно бути передбачено 3–5 камер залежно від шасі.

Для спеціалізованого автомобіля на базі ГАЗ-3307 у 2003 році фахівцями ДНДІ МВС України розроблене нове поліпшене внутрішнє планування, яким передбачено 21 місце для затриманих у 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"

Спробою підбору нового базового шасі для перевезення осіб, взятих під варту, було виготовлення "автозаку" на базі вантажівки Foton VJ-1043 з встановленням на нього кузова-фургона.

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



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

З гармонізацією української правової бази до європейської з'явився ряд нових вимог щодо допустимих розмірів у конструкції транспортних засобів, що перевозять людей, зокрема, що стосується забезпечення безпеки дорожнього руху, а також до порядку та правил виробництва і реєстрації транспортних засобів.

Зараз все більше вимог висувається Європейським союзом щодо забезпечення прав та свобод людини, одна з них – гуманне відношення 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 спецавтомобілів, конструкція яких відповідає європейським вимогам. Одним зі шляхів вирішення



Рис. 11 Інтер'єр тюремного автобуса International

цієї проблеми було створення спецавтобусів для перевезення осіб, взятих під варту.

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

гратами, салон відгороджують ґратчастими дверима з навісним замком – і автозак готовий. А головне, який місткий.

Дивлячись на американців, і європейські компанії почали створювати схожі автозаки. Але з невеликою різницею – на базі вже не шкільних, а туристичних автобусів: їх кузов глухий 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 звичайних туристів переобладнано в автозак

“Лайнер” на базі Mercedes - Benz 0303 розрахований на 48 арештантів і шестеро конвоїрів. У поліцейських управліннях є навіть аналогічні машини на базі автобусів Neoplan. Тим же шляхом зараз пішли колишні країни соціалізму: чехи возять арештантів на спеціально обладнаних Каросах, поляки – на Аутоसानах.

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

Спецавтобус призначений для перевезення осіб, взятих під варту, зі створенням умов для їхньої повної ізоляції від сторонніх. Спецавтобус забезпечує



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

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 інвентарю.

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

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 спецавтомобілів та спецавтобусів.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Журнал "Автомобилист". – 1906. – № 10.
2. Журнал "Автомобилист". – 1908. – № 18.
3. *Лапшин Ф.* От зоны и до зоны / Ф. Лапшин. – Минск : ООО "Попурри", 1993. – 72 с.
4. Автозаки на шасси ГАЗ, КАМАЗ, Урал / Под общей ред. Ю.Л. Иванова. – М. : ЛА "Варяг". 2004. – 76 с.
5. Характеристики автобусов // Журнал "Автобус" / Под ред. В.П. Григорьева. – 2011.
6. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://fotostrana.ru/public/post>.

Отримано 29.01.2015.

Рецензент Марченко О.С., кандидат технічних наук