

Назначение изделия:

Автомобили предназначены для перевозки осужденных, подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений.

Описание изделия:

Спецавтомобили изготовлены на базе автомобиля-фургона ГАЗ-2705 «Газель». Кузов цельнометаллический с двойной обшивкой и теплоизоляцией.

Кузов 2705-А3 разделён на кабину водителя, рабочий салон, в котором предусмотрены помехозащитная кофре, 3 одиночные и 1 общая камеры и вспомогательный отсек.

Кузов 2705-А31 разделён на кабину водителя, рабочий салон, в котором предусмотрены помехозащитная кофре, 5 одиночных камер и вспомогательный отсек.

Дополнительное оборудование:

Противотуманные фары, аварийно-вентиляционный люк, системы отопления и вентиляции, аварийно-вентиляционный люк и другое специальное оборудование.

1.9.1.7. Оперативно-служебные автомобили ГАЗ-2705-А3, ГАЗ-2705-А31



Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№41

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



ГАЗ-2705 «ГАЗель»

ФСИН

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 41, 2013
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066,
г. Москва, ул. Александра
Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному
адресу не принимаются.
Генеральный директор:
Николаос Скилакис
Главный редактор:
Анастасия Жаркова
Финансовый директор:
Наталья Василенко
Коммерческий директор:
Александр Якутов
Менеджер по маркетингу:
Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту:
Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
в Федеральной службе
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)
ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь,
Почтамт, а/я 245, «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

Пожалуйста, указывайте
в письмах свои контактные
данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн
Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
Юридический адрес: 01032, Украина,
г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор:
Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №16931-5701Р от 19.08.2010

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-3-40

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев,
а/я «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Украина, 01033, м. Київ,
а/с «Де Агостини»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел./факс: +375 172-999-260

Телефон «горячей линии» в РБ:
+375 17 279-87-87
(пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь,
220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО
«КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная
цена: 299 руб.

Розничная цена:
54,90 грн., 990 тенге

Издатель оставляет за собой
право увеличить розничную
цену выпусков.

Издатель оставляет
за собой право изменять
последовательность
номеров и их содержание.

Неотъемлемой частью
каждого выпуска является
приложение — модель-копия
автомобиля в масштабе 1:43.

Издатель благодарит
за оказанную помощь
в подготовке выпуска
Константина Андреева
и Федора Лапшина.

Отпечатано в типографии:
Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.

Тираж: 80 000 экз.

ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011–2013

Дата выхода в России: 09.03.2013

2012

Автомобиль для перевозки заключенных выезжает
с территории режимного учреждения



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;

3, 7 (верх), 13 (верх): © РИА «Новости»; 4 (все), 5 (низ),
6, 7 (низ), 10 (все), 11 (все), 12 (низ), 13 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова; 5 (верх): © «ФотоСоюз»;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
12 (верх справа и слева), 14 (низ справа и слева): © ИТАР ТАСС;
14 (верх): © «ПРОФИ-ИМИДЖ»; 15: © Фотобанк Лори;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

Конвоирование заключенных в суд, этапирование осужденных, в том числе лиц, взятых под стражу в зале суда, к месту заключения, а также доставка их из одного места заключения в другое осуществляется органами МВД. Для склонных к антиобщественным действиям «пассажиров» требуются особые условия транспортировки.



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

Автозак — специализированный автомобиль, использующийся для перевозки арестованных и осужденных

Повозки, оборудованные для перевозки людей, объявленных преступниками, появились еще в Средние века, одновременно с возникновением судебной системы. «Апгрейд» телег преследовал единственную цель: лишить заключенного под стражу человека возможности сбежать. Поэтому конные экипажи, на которых перевозили заключенных, оборудовались либо кольцами и цепями для фиксации кандалов, либо клеткой из металлических прутьев. Со временем фактором публичного позора пожертвовали в угоду надежности и безопасности — кареты стали закрытыми, их корпус и дверь усиливались, а окна зарешечивались. И так вплоть до начала XX века. Автомобили в это время успешно осваивали многие профессии, постепенно вытесняя из транспортного потока лошадок, однако перевозка заключенных в число их интересов не входила. Законопослушная Европа на заре автомобилизации вполне обходилась конными экипажами и спецвагонами. В империалистической России, с разгулом бытовой преступности и «брожением умов», приводящих к многочисленным арестам по политическим мотивам, пенитенциарная система была вынуждена двигаться в ногу с техническим прогрессом. Во всяком случае, по имеющимся данным, первые специализированные автомобили для перевозки арестантов появились именно в России. В 18-м номере журнала «Автомобилист» за 1908 г. была опубликована заметка, в которой писалось: «Тюремное ведомство, решив упразднить конную тягу, заказало два автомобиля — один за границей, другой заводу общества «Г. А. Лесснеръ» в С.-Петербурге. Прибывший



Спецавтомобиль
АЗ-5 на шасси
ГАЗ-52-04.

Испытания на автополигоне в Дмитрове

из-за границы автомобиль не производит приятного впечатления. Будучи снаружи обит окрашенным в черный цвет железом и имея позади сиденье для конвойного, он как-то сразу бросается в глаза. И устройство его оставляет желать лучшего. В том, что о существовании в С.-Петербурге второго автомобиля еще ни слова не проникло в печать, виноват внешний его вид. Кому бы пришло в голову, что нарядный автомобиль, лакированный в красивый темно-синий цвет с черной и голубой цировкой (цвета арестантского конвоя), заключает в себе 6–8 преступников, следуемых в Окружной суд, Кресты, Петропавловскую крепость, а может быть, и на виселицу? Он производит впечатление товарного фургона, и только присутствие конвойных во всеоружии дает возможность догадаться».

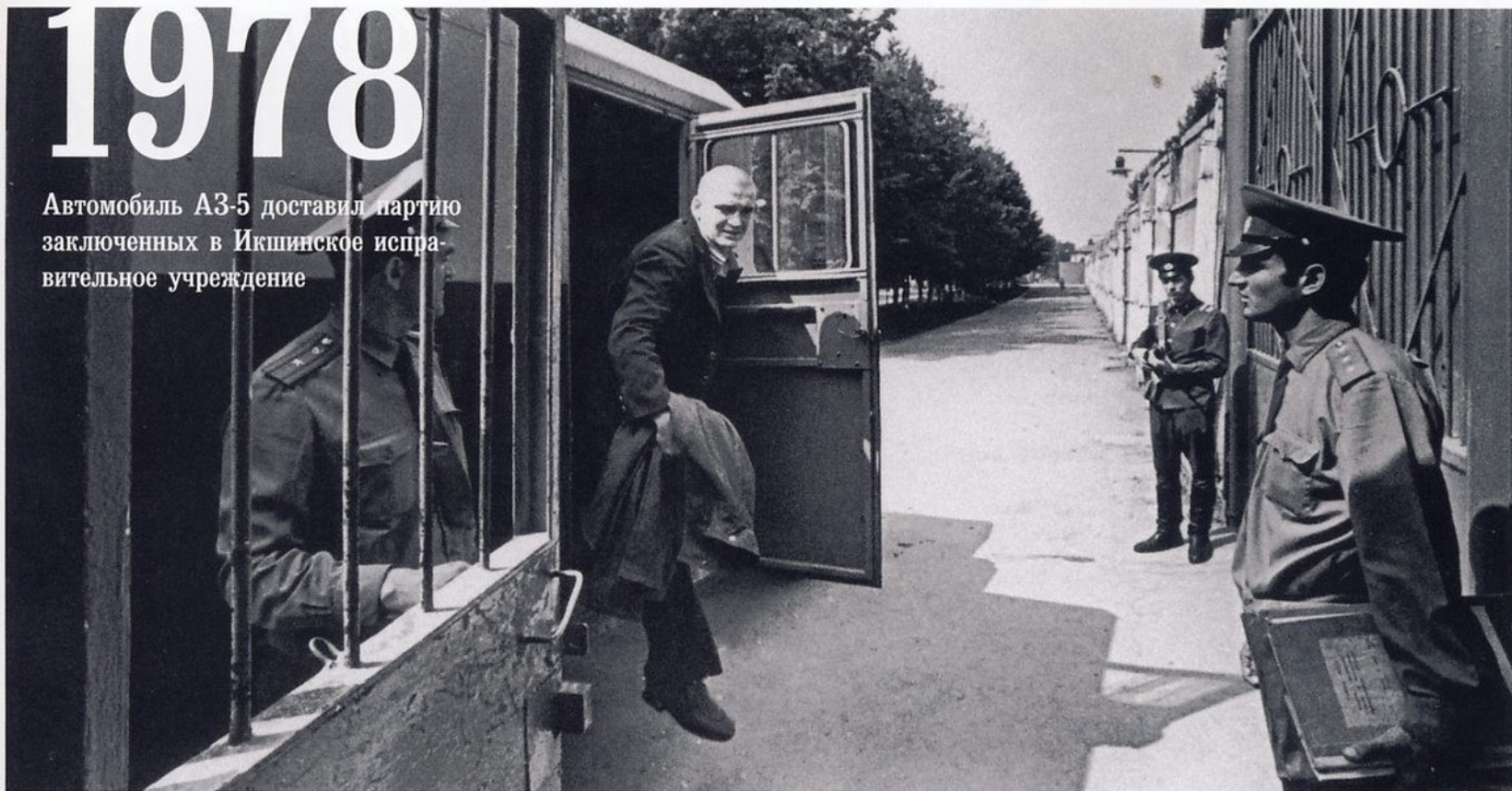


1979

Автомобиль АЗ-10 на шасси Урал-375Д
для перевозки заключенных

1978

Автомобиль АЗ-5 доставил партию заключенных в Икшинское исправительное учреждение



Следует отметить, что инженеры и художники «Леснеръ» подошли к заказу с известной долей артистизма. Нарядный внешний вид первого отечественного «автозака» объяснялся тем, что металлическими листами кузов был обит не снаружи, а изнутри. Более того, «внутренность, не исключая двух скамеек, на каждой из которых могут сидеть 4 человека» была выкрашена в светло-бежевый цвет, а на пол постелен линолеум. Свет в салон проникал через расположенные в крыше три небольших окна с толстыми «корабельными» стеклами. Однако «цивильность» фургона не шла в ущерб мерам предосторожности. Завершалась заметка утверждением, что «тюремное управление намерено приобрести еще больший автомобиль человек на шестнадцать», однако неизвестно, было ли это намерение реализовано,

равно как и то, сколько еще арестантских спецмашин появилось в России до Первой мировой войны.

Империалистическая война потребовала мобилизации всего дееспособного автотранспорта, большая часть которого с фронтов уже не вернулась. Молодой советской республике были нужны отечественные автомобили, в том числе и автозаки. Одним из первых специальных автомобилей на шасси первого отечественного грузовика стал именно автомобиль для перевозки заключенных. Впрочем, по данным «всеавтомобильной» переписи, в СССР в 1928 г. насчитывалось всего девять арестантских автомобилей. «Переломной» в истории отечественных автозаков можно считать вторую половину 30-х годов, когда массовые репрессии приняли

1968

Полуприцеп ППС-6М для перевозки заключенных (Бобруйский завод нестандартного оборудования)



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

Автомобили для перевозки заключенных изготавливаются строго в соответствии с установленными нормами и государственными стандартами

такой масштаб, что государству волей-неволей пришлось озаботиться формированием специализированного автопарка. Арестовывать конкретного человека выезжали на казенных «Эмках» (правда, никак специально не оборудованных), за что эти автомобили получили прозвище «черный ворон», или «воронок». А вот для перевозки групп заключенных использовали специальные фургоны на шасси ГАЗ-АА и ЗиС-5. До Великой Отечественной войны такие обитые металлом будки своего предназначения не скрывали и окрашивались в серый или зеленый цвет. После войны, дабы многочисленные автозаки не нарушали «оптимистическую» картинку советских улиц, «органы» пошли на хитрость: арестантские будки «маскировались» под обычные торговые фургоны с соответствующими надписями — «Хлеб», «Мебель» и т.п. Со временем полторки и «захары» в качестве базовых шасси уступили место новым поколениям грузовиков, главным образом — ГАЗ-51 и ГАЗ-63. О централизованном производстве автозаков в до- и послевоенное время ничего не известно. В начале 50-х годов партия автозаков была изготовлена на промзоне Рязанской колонии №2. Вплоть до хрущевской амнистии заключенных в стране было так много, что спецтранспорта катастрофически не хватало. Была разработана специальная методика, позволявшая оборудовать обычные грузовые шасси и даже бортовые грузовики съемными конструкциями. Для перевозки по неохраемым территориям

предназначался крытый кузов, состоящий из деревянного или металлического каркаса, обшитого металлическими листами или обтянутого брезентом. В задней части кузова располагался отдельный отсек для караульных. Для перевозки заключенных «внутри лагерных пространств» бортовая платформа грузовика оснащалась специальным деревянным каркасом, состоявшим из надстроенных на 70–80 сантиметров бортов, лавок и специального щита с наклонным козырьком, отделявшим арестантов от караула. В 60-е годы Бобруйский завод автоприцепов построил полуприцеп-автозак, «архитектурно» больше всего напоминающий полуприцеп для перевозки скота. В нем можно было транспортировать не меньше ста человек. Распространения такие полуприцепы не получили.

В системе МВД было несколько изготовителей автозаков по проекту НИИСТ МВД: колония строгого режима ИК-14 в поселке Сухобезводное под Нижним Новгородом, ГОЭСП №1 в Астрахани, СРП-4 в Кургане, СРП-6 в Новосибирске, СРП-3 в Самаре, Учреждение ЮС-321/5 в Белгороде, СРП-4 в Кургане, ПЛТП в Валуйках (Белгородская обл.) и др.

Со временем практика эксплуатации таких машин продиктовала определенные минимальные требования к конструкции кузовов. Например, отсек для заключенных в «будках» на шасси грузовых машин обязательно разделен на две «камеры» — чтобы



1996

Автомобиль на базе автобуса СТГ-03 производства предприятия «Псковавто»

2012

Учения ГУФСИН России в Новосибирской области



«пассажиры» не могли раскачать и опрокинуть машину, а у входа всегда обустроен отсек для караула. Камеры обшиты листовой сталью таким образом, чтобы ничего нельзя было оторвать и использовать в качестве отмычки или оружия. Пол усилен стальными профилями. Внутренняя ручка двери кузова обязательно снимается, а засовы камер сделаны чуть наискось, чтобы даже при легком толчке они «соскальзывали» в положенное гнездо. В наше время различные специализированные автомобили для перевозки заключенных производят несколько предприятий, в число которых по-прежнему входит сухобезводненская колония

ФГУ ИК-14, где сейчас в основном делают автозаки на шасси дизельных ГАЗ-3309. В начале 2000-х мастерскими этой колонии была освоена новая модель — автозак на шасси КамАЗ-4308 с двигателем *Cummins*, и Башкирская ФКУ ИК-7, производящая автомобили для ФСИН на шасси ГАЗ и КАМАЗ. Для МВД автозаки производит компания «Спецтехника и связь» — на базе ГАЗов, автобусов КАВЗ, а также полноприводного КАМАЗа («Автоперевозка») и «северного» Урала с двойными стеклами кабины («Айсберг»), «Промавто» на шасси грузовиков ГАЗ, «Луказ» на шасси КАМАЗ.

1993

Спецавтомобиль на базе вахтового автобуса модели 32101 Апшеронского завода «Лессельмаш»




АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ



АВТОЗАК ГАЗ-2705



МИНЮСТ РОССИИ

СПЕЦИАЛЬНАЯ

ФСИН МИНЮСТ РОССИИ

СПЕЦИАЛЬНАЯ

АВТОЗАК ГАЗ-2705 «ГАЗель»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Автозаки «ГАЗ» используются силовыми структурами — начиная от милиции и прокуратуры, заканчивая службой госнарконтроля и ГУИН Минюста России

Федеральная служба исполнения наказаний в своем парке использует различные автомобили для перевозки задержанных лиц и этапирования заключенных в рамках учреждений ГУИН по маршрутам конвойных подразделений: от небольших микроавтобусов на шасси «ГАЗель», рассчитанных на перевозку семи человек, заключенных под стражу, до полноприводных грузовиков КАМАЗ для перевозки 32 человек спецконтингента.

Такие машины выпускаются различными предприятиями, но, в основном, силами самих исправительных учреждений. В любом случае, они должны соответствовать строгим требованиям: ГОСТ Р50574-2002 и ОСТ 78.01.002-99.

Автомобиль для перевозки заключенных может быть исполнен как в стандартной комплектации, так и с возможностью оснащения дополнительным оборудованием по желанию заказчика.

При этом отличия в основном сводятся к различному количеству общих и одиночных камер внутри кузова.

Рассмотрим в качестве примера «Оперативно-служебный автомобиль АЗ-1» — так на официальном языке документов называются автомобили для перевозки заключенных на базе ГАЗ-2705 «ГАЗель». В стандартной комплектации в машине размещаются семеро заключенных (в трех одиночных камерах и одной общей на четверых), четверо конвойных (два в кузове и два в кабине) и водитель. Всего 12 человек при полной загрузке.



Автомобиль на базе фургона ГАЗ-2705 «ГАЗель»

Внутреннее пространство фургона разделено на три составляющие: кабина водителя, камеры для заключенных и салон для размещения конвоя. Использование такого автозака позволяет осуществлять сквозное, встречное и плановое конвоирование. Одиночные камеры — это цельнометаллическая каркасная конструкция с жестким сиденьем для заключенного. Камера снабжена отверстиями для естественной вентиляции, также имеется защищенное решеткой освещение. Дверь камеры представляет собой металлический лист толщиной 3 миллиметра; она может



2006

Автозак на базе автобуса КАМАЗ-3976



Автомобиль АЗ-01 на шасси ГАЗ-3221 «ГАЗель-Бизнес»

как захлопываться, так и закрываться снаружи вручную. Пол камеры также покрыт металлом, а внешняя стена — утепленная. Одиночная камера позволяет держать заключенного в полной изоляции.

Общая камера — это также цельнометаллическая конструкция с отверстиями для вентиляции, отгороженная от остального пространства фургона решетчатой перегородкой. Под сиденьями в общей камере находятся поручни для наручников. Пол металлический, внешние стены утеплены.

Конвойное помещение и камеры отгорожены от кабины водителя глухой металлической перегородкой. Связь между отделениями осуществляется посредством сигнально-переговорного устройства «Незабудка-М», а обстановка в салоне отслеживается на мониторе системы видеонаблюдения, который установлен на панели приборов кабины.

Кроме того, машина по требованию заказчика может снабжаться системой контроля мобильных объектов ГЛОНАСС, позволяющей в онлайн режиме оперативно определять точное местонахождение

2006

Автомобиль на базе фургона ГАЗ-2705 «ГАЗель» для перевозки заключенных



АВТОЗАК ГАЗ-2705 «ГАЗель»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Внутреннее пространство фургона-автозака делится на кабину водителя, салон для размещения конвоя и камеры для задержанных



Общая камера в автомобиле для перевозки заключенных

(аналогичная система контроля местонахождения автомобиля на дорогах используется на современных школьных автобусах). Достаточно тесное пространство с внутренней металлической отделкой, без открывающихся окон, в жаркую погоду может раскаляться до уровня жаровни, а зимой охлаждаться до уличной температуры. Находиться в такой машине без дополнительных систем комфортного жизнеобеспечения просто невозможно, поэтому сейчас автозаки комплектуются кондиционерами



В кабине водителя установлен монитор наблюдения за происходящим в салоне

и системой вентиляции. Системы кондиционирования воздуха появились на автозаках лишь недавно. О том, как раньше перевозили людей в замкнутом железном пространстве под палящим солнцем, остается лишь догадываться...

Внешне автомобили для перевозки заключенных в советское время не выделялись в гражданском транспортном потоке. Обычно это были фургоны на шасси грузовых автомобилей, окрашенные в неброские цвета. В 70-е годы на правах спецтранспорта они



2007

Спецавтомобиль на базе грузовика ГАЗ-3307

2011



Перевозка особо опасного преступника из аэропорта после экстрадиции в Россию

обзавелись синим «маячком» на крыше кабины и более-менее стандартной окраской кузова — зеленый низ, серый верх. В 2007 г. машины Федеральной службы исполнения наказаний получили ГОСТированную окраску — светло-зеленый автомобиль с белой полосой и надписью на борту «ФСИН РОССИИ». Такие автомобили стали более заметны на дорогах, но, не зная расшифровки этой аббревиатуры, догадаться о специальности такого автомобиля простому обывателю непросто.

Может быть, оттого, что автомобили ФСИН стали слишком заметными, а может, оттого, что перекрашивать всю машину в зеленый цвет затратно, стандарт 2007 г. не прижился. Теперь машины Федеральной службы исполнения, как и большинство других машин специальных служб, имеют белый базовый цвет кузова, на который просто наносятся зеленые полосы и надпись «ФСИН РОССИИ». Примерно в это же время автомобили лишились синих «маячков» на крыше кабины.

2012

Автомобиль АЗ-01 на базе КАМАЗ-43114



АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ



Автозак, на котором привозили заключенных в лагерь «Пермь-36»

■ В Пермском крае, в непосредственной близости от Перми (Чусовской район, деревня Кучино), находится мемориальный комплекс «Пермь-36» — единственный в России музей истории политических репрессий. Это комплекс отреставрированных лагерных сооружений (исправительно-трудовая колония для политических заключенных, закрытая в 1988 г.), где в годы советской власти содержались в тяжелейших условиях диссиденты, инакомыслящие, активные борцы за права человека, противники коммунистического режима, поборники независимости союзных республик СССР — люди, исповедующие идеи, в которых коммунистический режим видел для себя угрозу.

■ Постановлением №734 от 30 ноября 2006 г. ФСИН разрешено закупать свою же (то есть изготовленную силами «персонала» исправительных учреждений) продукцию без проведения торгов. Таким образом, колонии и изоляторы могут сами себя обеспечивать автотранспортом.

В сухобезводнинской ИК-14 делают хлебовозки, ассенизаторские машины, различную спецтехнику (например, «скорые», в салоне которых есть скобы для наручников, и зарешеченные фургоны для спецназа).

■ В 2000 г. из Канады в Россию прибыло пять спецавтомобилей *Armet*, защищенных от автомата Калашникова (толщина брони 4,6 мм, стекло — 32 мм) для перевозки особо важных подследственных. Эти бронированные автозаки построены на базе *Ford Econoline* с бензиновым двигателем V8 (5,2 л, 230 л. с.). В кузове расположены три камеры-одиночки и три места для конвойных, кабина отделена от салона бронестенкой с окном и бойницей. Заводская цена машины — около 50 тысяч долларов.

■ Федеральная служба исполнения наказаний (сокращенное наименование — ФСИН России) создана на основании: Указа Президента Российской Федерации от 09.03.2004 № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти», Указа Президента Российской Федерации от 13.10.2004 № 1314 «Вопросы Федеральной службы исполнения наказаний», и является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим правоприменительные функции, функции по контролю и надзору в сфере исполнения уголовных наказаний в отношении осужденных, функции по содержанию лиц, подозреваемых либо обвиняемых в совершении преступлений, и подсудимых, находящихся под стражей, их охране и конвоированию, а также функции по контролю за поведением условно осужденных и осужденных, которым судом предоставлена отсрочка отбывания наказания. ФСИН России подведомственна Министерству юстиции Российской Федерации.



Демонстрация спецавтомобилей в Москве



В гараже
КУРИТЬ
ОПАСНО



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



**ГАЗ-3302 «ГАЗель»
ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА**

ISSN 2223-0440



00041

9 772223 044772

16+

DEAGOSTINI