**02-065 Однодверный автофургон НКВД СССР для перевозки заключенных на шасси ГАЗ-АА 4х2, мест 2+?, полный вес до 3.3 тн, 40 лс, 70 км/час, штучно, 1930-е г.**

*Автор Павел Жуков на quto.ru*

**Почему автозаки прозвали "воронками"**

Автозаки стали символом мрачных 30-х годов прошлого столетия в истории Советского Союза. Но машины для арестантов – не изобретение большевистской власти. Первые "воронки" появились раньше, во времена Российской империи.

**Пионеры из Российской империи.**

 Любопытно, именно Российская империя стала первой в Европе страной, в которой озаботились о перевозке заключенных. Доподлинно известно, что еще в 1908 году тюремное ведомство решило приобрести два особых автомобиля. Причем один заказали у немцев, в фирме Neue Automobil-Gesellschaft (NAG), а второй – у российской компании "Лесснер". В Германии тогда и не думали еще, что автомобили можно затачивать под тюремные нужды, зато местные конструкторы считались лучшими в Европе по моторам, ходовой части и трансмиссиям. Так что, выбор понять можно. Тюремному ведомству нужен был добротный автомобиль, который на месте бы получил необходимую доработку. Выбор "Лесснера" тоже понятен, именно эта фирма первой наладила серийный выпуск машин в стране. К тому же, там уже создавали на заказ почтовые фургоны и пожарные машины, поэтому собрать "коробку" на колесах мастерам было под силу. Что же касается ходовой части, то она была немецкой: тоже самое шасси, тот же двигатель мощностью 12 л.с. и максимальная скорость в районе 25 км/ч. И ничего удивительного в этом не было, поскольку "Лесснер" являлся официальным представителем Daimler в Российской империи.

 И вскоре заказчики получили машины. Немцы пригнали обычный грузовик с деревянным фургоном, который обили сверху железом, место для конвоя создатели сделали отчего-то сзади. А вот конструкторы "Лесснера" подошли к своему детищу со знанием дела. Они обшили фургон металлом изнутри, а в крыше разместили три окна с корабельными стеклами. Это же прочное стекло защищало и лампу освещения. Не забыли умельцы и о вентиляции. Причем сделали ее так, что в отверстия не влезала даже иголка. В общем, заказчик остался доволен конструкцией. Радость возросла еще больше, сразу после опытной поездки. Оказалось, что теперь до самых дальних тюрем Санкт-Петербурга можно было добраться за 30-40 минут. А конные экипажи преодолевали то же расстояние за 2,5-3 часа. В ведомстве собрались заказать еще одну машину у "Лесснера", но опоздали. Поскольку заказов на автомобили было мало, компания переквалифицировалась и занялась производством торпед.

**Авто для тюремных нужд.**

В 1928 году на весь огромный СССР насчитывалось менее десятка автозаков. Дело в том, что в то время автомобилестроение еще толком не начало развиваться. Грузовички АМО-Ф-15 выпускались в мизерных количествах. Их даже не хватало для сельскохозяйственных потребностей, не говоря уже про тюремные.

 Но в середине 30-х ситуация изменилась. Появился ГАЗ-М1, который стал по-настоящему массовым. Его-то быстро и определили в автозаки. Именно этот автомобиль стал символом ночных арестов, да и вообще, всей эпохи репрессий. А из-за цвета, в который красились машины, их прозвали "воронками" или "Черными воронами". Правда, точно таким же прозвищем обзавелась и газовская "полуторка" (ГАЗ-АА). Поскольку серийных автозаков не было, их приспосабливали под перевозку заключенных прямо на заводе. Деревянную коробку той же "полуторки" обшивали металлом. Причем внутри этого "саркофага" ничего не было. Даже об освещении и вентиляции тогда не задумывались. А для конвоя просто делали отдельный отсек, тоже лишенный хоть малейшего комфорта.

 Но бывали модификации ГАЗ-АА предназначенные для перевозки особо опасных или ценных арестантов. Тогда грузовик получал либо один бокс-одиночку, либо сразу несколько (если, например, требовалось перевезти партию опасных "политических"). Иногда автозаки оснащали лавочками по кругу, но для арестантов это являлось скорее минусом. Дело в том, что обычно машину забивали, что называется, под завязку. А лавки съедали и без того скромное пространство. И арестанты были вынуждены буквально лежать друг на друге.

И хотя в народе грузовики продолжали называть "воронками", их цвет был не черным. На протяжении многих лет они красились в серый. Народ, конечно, все знал. Поэтому появление на улице серого «ворона» являлось предзнаменованием грядущей беды.

 Все изменилось сразу после войны. Было решено маскировать автозаки, чтобы ни обычные граждане, ни дружки арестантов не могли догадаться, что перед ними «особый» автомобиль. Об этом, кстати, вспоминал Александр Солженицын в "Архипелаге ГУЛАГ": "Стали красить их снаружи в радостные тона и писать сверху "Хлеб" (арестанты и были хлебом строительств), "Мясо" (верней бы написать — «кости»), а то и "Пейте советское шампанское!" Внутри же эти машины по-прежнему оставались "коробками", лишенными даже малейшего комфорта. Ведь создатели, в первую очередь, думали о том, как бы не оставить арестантам лазейку для побега, а не об их удобстве.

 В 50-х годах автозаки встали на конвейер. Они уже не являлись модернизацией серийных грузовиков. Производство "воронков" не обошлось без цинизма, поскольку их сборкой занимались сами же заключенные. Во времена Хрущева "воронки" изготовлялись в Рязанской колонии №2. При Брежневе главное производство наладили в исправительной колонии №14 в поселке Сухобезводное, что под Нижним Новгородом. Кстати, производством машин там занимаются и по сей день.

 Производство специальных машин со временем лишь наращивалось. В 70-х выпускали уже по 6 тысяч автозаков в год. Да и модельный ряд стал куда разнообразнее. Появились легендарные УАЗы-"канарейки" с отдельным боксом для задержанных и арестованных граждан. А базой для "воронков" стали серийные грузовики ГАЗ-53, ЗИЛ-130, Урал-375 и ГАЗ-66. Эти автозаки имели цельнометаллический кузов со сварным решетчатым каркасом, теплоизоляцию и двойную обшивку металлическими листами. Вмещали они в себя от 15 до 36 человек. В отсеке для конвоя появились сиденья - их количество не превышало 4 штук.

 Чаще всего для перевозки заключенных на объектные работы использовали ЗИЛы-130Г-АЗ и УРАЛы-375-АЗ. Поскольку они являлись самыми вместительными, без одиночных отсеков. Если же требовалось вывезти куда-либо большое количество арестантов, то пользовались полуприцепами для тягачей МАЗ-504, ЗИЛ-130В1 и КАЗ-608. Их изготовляли на Бобруйском опытно-механическом заводе.

 А позже появились даже специальные авто для вытрезвителей. На их бортах красовалась надпись "Спецмедслужба".