**02-515 ЗиЛ-130Г-АЗ специальный автомобиль с 2-дверным кузовом типа фургон для перевозки осуждённых на объекты работ на базе ЗиЛ-130Г 4х2, мест для: конвоя 3-4, спецконтингента до 36, полный вес до 8.8 тн, ЗиЛ-130 V8 150 лс, до 94 км/час, ИТК УЗ-62/14 пос. Сухобезводное, 1970-80-е г.**



 К сожалению в открытом доступе найдена только одна фотография прототипа этого весьма специфичного, даже для автозаков (имеется ввиду назначение и, соответственно, сам кузов и его планировка), автомобиля. Повезло, что на фото левая сторона автомобиля, ведь на обычных автозаках этой серии дверь только с правой стороны.

 *Из статьи М. Петрова и А. Егорова «АЗы одной профессии (Часть 1) «История автозаков в СССР» на gruzovikpress.ru, ГП 01-2017. Источник фото тот же. Спасибо!!!*

 В нормативных документах МВД России эти машины числятся как автомобили оперативно-служебные типа «АЗ» (спецавтомобили типа «АЗ»). Используются сотрудниками охранно-конвойной службы полиции для перевозки лиц, подозреваемых и обвиняемых в совершении преступлений, которым судом выбрана мера пресечения в виде заключения под стражу (далее – задержанные, спецконтингент).

**Непростая матчасть**

 Конструкция современных автомобилей типа «АЗ» так же, как и на заре автомобилизации, должна обеспечивать надёжность охраны задержанных, безопасность охраняющих их сотрудников полиции (конвоиров), изоляцию задержанных от граждан, находящихся снаружи спецавтомобиля, исключать возможность побега.

 Изготовляют их на шасси грузовых автомобилей или на базе цельнометаллических фургонов и автобусов. Если на шасси грузовых автомобилей устанавливают кузов специальной конструкции, то в цельнометаллических фургонах и автобусах дорабатывают штатные кузов и салон. Во всех случаях кузов (салон) разделяется перегородками на камеры для спецконтингента и помещение конвоя.

 Кузов спецавтомобиля должен иметь достаточную техническую противопобеговую укреплённость для надёжной охраны задержанных. Для этого стенки, крыша и основание должны быть цельнометаллические, сварной каркасной конструкции, образующей противопобеговую решётку. Аналогичными должны быть перегородки камер для спецконтингента. Обшивка в камерах выполняется из стального листа, чтобы исключить возможность повреждения её задержанными. Предъявляются определённые требования к крепёжным изделиям в камерах и к их установке. Например, конструкция их наружных элементов должна исключать несанкционированный демонтаж.

 Сиденья в камерах жёсткой конструкции – на сварном металлическом каркасе закреплён настил из досок. Двери камер цельнометаллические сварные каркасной конструкции оснащены механическим ригельным и навесным замками. Доступ к замкам и их ригелям со стороны камер конструктивно исключается. К конструкции замков, их креплению к дверям и стойкам, к петлям и их креплению также предъявляются специальные требования.

 Камеры для спецконтингента оборудуются системами отопления, вентиляции и освещения, элементы которых защищены металлическими колпаками с отверстиями. Электропроводка должна быть скрыта под обшивкой, чтобы исключить возможность повреждения её задержанными. В камерах не должно быть колющих, режущих и прочих травмоопасных элементов, чтобы у задержанных не было возможности нанести травмы самим себе или друг другу.

 На надёжность охраны спецконтингента влияют размеры и планировка камер. Требования МВД России к минимальным размерам камер для спецконтингента максимально возможно приближены к требованиям Правил ЕЭК ООН № 52 и № 36, регламентирующих требования к конструкции обычных гражданских автобусов для перевозки пассажиров. Есть также требования к максимальным размерам камер, которые позволяют свести к минимуму возможность дополнительных противоправных действий со стороны задержанных, например, драк и раскачивание спецавтомобиля.

 Отдельные требования касаются планировки спецавтомобилей «АЗ» и её влияния на надёжность охраны спецконтингента. Наиболее распространённой (классической) является планировка с двумя продольными общими камерами и помещением конвоя в передней части. Такая планировка обеспечивает наиболее оптимальное наблюдение со стороны конвоиров за всеми задержанными. Вход во все камеры осуществляется из помещения конвоя.

**Узники специализации**

 Документально отследить историю совершенствования конструкции спецавтомобилей «АЗ» возможно лишь с 1950 годов. В то время переоборудование обычных грузовых автомобилей в спецавтомобили для перевозки спецконтингента осуществлялось по специальным инструкциям в исправительно-трудовых колониях (ИТК) или в хозяйственных подразделениях органов внутренних дел и Внутренних войск МВД СССР непосредственно на местах. У автомобиля наращивались борта или на шасси устанавливался специальный кузов из деревянного или металлического каркаса, обтянутого брезентом или металлическим листом. Внутри устанавливалась поперечная деревянная или металлическая перегородка, разделяющая кузов на камеру для спецконтингента и помещение караула.

 В первой половине 1970-х началось серийное производство стандартизированных спецавтомобилей «АЗ» на производстве ИТК в подмосковном поселке Крюково (в настоящее время – г. Зеленоград) и поселке Сухобезводное Горьковской области. С конца 1970-х до начала 1990-х единственным изготовителем спецавтомобилей «АЗ» была ИТК УЗ-62/14 в Сухобезводном. Изготовлением автомобилей для перевозки задержанных и осужденных занимались сами осужденные.

 Разработкой документации занималось Конструкторское бюро при Центральной автобазе Хозяйственного управления (КБ ХОЗУ) МВД СССР. Специальное конструкторское бюро внутренних войск (СКБ ВВ) МВД СССР занималось вопросами эксплуатации и внедрения в службу инженерно-технических средств охраны, в том числе и спецавтомобилей «АЗ».

 С 1970 годов у серийных спецавтомобилей «АЗ» на шасси ГАЗ-52, ГАЗ-53, ГАЗ-66, ЗиЛ-130Г и «Урал-375» кузова стали цельнометаллическими, со сварным решётчатым каркасом с двойной обшивкой из стального листа и теплоизоляцией. Вместимость их составляла от 15 до 36 человек, в помещении конвоя устанавливались 3–4 сиденья. В крыше над помещением конвоя имелись аварийно-вентиляционный люк, над камерами для спецконтингента оборудовались вентиляционные лючки (проходы) с воздушными заслонками. Во всех одиночных камерах по-прежнему оборудуются вентиляционные лючки (проходы). Со стороны камер проходы лючков и вентиляторов закрыты вентиляционными решётками с ручными регуляторами забора воздуха (да, управляют притоком воздуха в камеры сами задержанные). Внешне от своих предшественников они отличались скошенными верхними углами кузова вместо скругленных.

 Можно отследить две серии «АЗ» – середины 1970-х и 1979–80 г., отличающиеся друг от друга кузовами с колёсными нишами и без них соответственно. Тогда же начала формироваться и «классическая планировка» спецавтомобилей «АЗ» с двумя общими камерами и помещением конвоя в передней части. До этого помещение конвоя (караула) могло располагаться в задней части кузова, а общая камера была одна во всю ширину кузова.

 **Спецавтомобили ЗиЛ-130Г-АЗ и «Урал-375-АЗ», предназначенные для перевозки осуждённых на объекты работ,** не имели одиночных камер, помещение конвоя у них располагалось во всю ширину кузова, с дверями с обоих бортов кузова. Обычно входная дверь в помещение конвоя располагается по правому борту спецавтомобиля.

 В 1985–86 г. создали серию «АЗМ» модернизированных спецавтомобилей на шасси ГАЗ-52, ГАЗ-53, ГАЗ-66, ЗиЛ-130Г, «Урал-43203», а также спецавтомобиль ЗиЛ-130-АЗС (северный вариант), их вместимость составила от 74 до 34 человек спецконтингента. Внешне они отличались от спецавтомобилей серии «АЗ» 1970-х изменённой конфигурацией крыши – отсутствуют скосы на верхних углах кузова. У них была усилена конструкция основания, стен, крыши кузова, запорных устройств камер.

 Кроме того, в кузовах спецавтомобилей «АЗ» 1970-х отсутствовало отопление. Кузова серии «АЗМ» получили воздушный отопитель О-30, работающий на бензине (был установлен под основанием кузова сзади, справа). С 1986 года устанавливался жидкостный отопитель, подключённый к системе охлаждения двигателя (расположен под сиденьем конвоя), и независимый воздушный отопитель ОВ-65, работающий на дизельном топливе, смонтированный на задней стенке кузова5. Такие агрегаты пожаробезопаснее, чем бензиновые отопители ранних спецавтомобилей серии «АЗМ».

 Завершающим спецавтомобилем серии «АЗМ» можно считать ГАЗ-3307-АЗ, созданный в 1989–1991 гг. на базе нового грузового автомобиля ГАЗ-3307, выпускавшегося с 1989 г. и являющегося продолжением семейства ГАЗ-52, – 53. Со второй половины 1990-х выпускается его модификация с дизелем ГАЗ-3309-АЗ. Вместимость их кузова составляла 8 человек спецконтингента в одиночных камерах или порядка 20 – в классической планировке.

 Теперь, что касается окраски спецавтомобилей «АЗ». Они не несли уставной формы жёлтого (с 1992 г. – белого) цвета с синими полосами и надписями «Милиция». Кабины спецавтомобилей оставались базового заводского окраса. Чаще это были тёмно-зелёный, бежевый, голубой. У кузовов машин внутренних войск нижняя часть была тёмно-зелёная, верхняя – серая или бежевая. Кузова спецавтомобилей органов внутренних дел окрашивались в тёмно-зелёный или серый, реже – в синий цвет. «Уазики» – АЗ оставались в своём базовом заводском цвете – тёмно-зелёные или серые. На кабинах спецавтомобилей «АЗ» устанавливался синий светопроблесковый маячок (мигалка).

 В 1990-е годы спецавтомобили различного назначения по документации НИИСТ стали изготавливать на предприятиях МВД России в Самаре, Астрахани, подмосковном Дмитрове. Но в отличие от ИТК УЗ-62 / 14 в Сухобезводном, на них работали не осуждённые, а вольнонаёмные работники.

**Техническая характеристика ЗиЛ-130Г.**

|  |  |
| --- | --- |
| Тип авто | Бортовой автомобиль |
| Колесная формула | 4x2 |
| Полная масса авто, кг | 10800 |
| Полная масса автопоезда, кг | 18800 |
| Допустимая нагрузка на переднюю ось , кг | 2900 |
| Допустимая нагрузка на заднюю ось , кг | 7900 |
| Грузоподъемность, кг | 6000 |
| Площадь платформы, м2 | **нет данных** |
| Объем платформы, м3 | 6,26 |
| Масса снаряженного авто, кг | 4574 |
| Максимальная скорость (км/ч) | 90 |
| Двигатель | Зил-130 V-Образный верхнеклапанный |
| Мощность двигателя (л.с.) | 150 |
| Коробка передач | 5-cтупенчатая механическая |
| Число передач | 5 |
| Передаточное число ведущих мостов | 6.32 |
| Подвеска | рессорная |
| Размер шин | 260-508(P) |
| Топливный бак | 170 |
| Кабина | цельнометаллическая. капотная компоновка, 3-местная |