Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.
Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге

№14

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«РАТНИК» (ГАЗ-3302)

ИНКАССАЦИЯ

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 14, 2012
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: Наталия 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: ЗАО «ИД Бурда»

УКРАИНА
Издатель и учредитель: ООО «Де Агостини Паблишинг»
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: 0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей: Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини», «Автомобиль на службе» Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск, пер. Козлова, д. 7Г, тел.: (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей: Республика Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221, ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини», «Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 279 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 Дениса Дементьева.

Отпечатано в типографии: Deaprinting — Officine Grafiche Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 175 000 экз.
ISSN 2223-0440
© ООО «Де Агостини» 2012
Дата выхода в России: 25.02.2012

Иллюстрации предоставлены
Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;
3–7: частная коллекция Максима Шелепенкова;
8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;
10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;
14: © ИТАР-ТАСС;
15: © Российская государственная библиотека;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

2004

Инкассаторские грузовики Банка России на территории Петропавловской крепости перед Санкт-Петербургским монетным двором Гознака

Во времена СССР ограбления инкассаторских машин чаще случались в художественных фильмах, чем в жизни, и это несмотря на слабое вооружение инкассаторов и полное отсутствие спецтехники. Ситуация радикально изменилась в начале 90-х: с одной стороны, зарождение рыночных отношений и появление коммерческих банков, с другой — стремительный рост криминала. Возникла необходимость в специальном инкассаторском транспорте, обеспечивающем должный уровень защиты при перевозке денег и других ценностей.

В обязанности инкассаторов входит прием и доставка наличных денег в учреждения банка с обязательным соблюдением правил, обеспечивающих их сохранность

Служба инкассации прошла долгий и непростой путь, и всегда основная тяжесть работы по обеспечению перевозок наличности ложилась на плечи инкассаторов. «Революционными» для отечественной службы инкассации стали 80-е — начало 90-х годов XX века. После упразднения в 1982 году в структуре Российской конторы Госбанка Управления эмиссионных и кассовых операций, был образован самостоятельный отдел инкассации, отвечающий за совершенствование методик и организацию этой специфической службы. В середине 80-х годов в обстановке поиска путей более интенсивного развития экономики стали предприниматься попытки реорганизации банковской системы. В результате начавшегося в Советском Союзе процесса реформирования экономических структур и осуществления в 1987–88 годах банковской реформы возникла новая структура центрального аппарата Госбанка СССР, в составе которой было создано Хозрасчетное объединение инкассации. В него вошли вначале 15, а к августу 1988 года уже 71 республиканское управление инкассации, в том числе Российское республиканское управление инкассации Государственного банка РСФСР. В этом же году служба была переименована в Российское объединение инкассации, «РОСИНКАС».

Именно во второй половине 80-х, в связи со структурными реформами банковской системы, а также ростом числа нападений на инкассаторские машины, появилась потребность в спецтехнике. «Броневики» для инкассаторов время от времени строились и раньше, но это, скорее, были опыты и эксперименты, нежели реальные попытки обеспечить службу надежной техникой.

На сей раз к проблеме подошли основательно, на государственном уровне, и… обнаружили, что отечественные производители «на данном историческом этапе» ничего предложить не могут. Пришлось объявить конкурс среди иностранных фирм, победу в котором присудили (по политическим соображениям) бронированному автомобилю, построенному французской фирмой *Labbe* на базе РАФ-2203. В 1988 году несколько десятков серийных *RAF-Labbe* поступили на службу в «РОСИНКАС». Тогда же появился и первый ГОСТ, регламентирующий спецокраску и спецсигналы инкассаторских машин. На бежевый кузов автомобиля наносились зеленые полосы, допускалось использование синей «мигалки».

Почти сразу к перспективной «теме» подключились отечественные производители. Страна вступала в пору рыночной экономики, и на рубеже 80–90-х недооцененные советской бюджетной системой специалисты получили возможность создавать собственные предприятия.

В ноябре 1989 года в Набережных Челнах было основано НПО «Коналю» (от сокращения словосочетания «конструкционный

1994

Бронеавтомобиль «Броспер» (бронированное средство передвижения) на базе УАЗ-31512, изготовленный ассоциацией «Эллур» (Ульяновск)

1988

Бронеавтомобиль *Labbe-РАФ* на Дмитровском автополигоне

алюминий»), изначально специализировавшаяся именно на разработке и производстве бронеавтомобилей для инкассаторов. Первый бронеавтомобиль «Коналю-2928» на базе полноприводной УАЗовской «буханки» 39-й серии собран в августе 1990 года. В 1990 году было создано «Малое предприятие «Московский инженерный центр «ДИСА», основным видом деятельности которого являлась разработка конструкций и производство специальной техники, в том числе и бронированной. Предприятие одним из первых изготовило бронеавтомобиль «ДИСА-1912 Заслон» на базе автомобиля УАЗ-3741 с колесной формулой 4×4. Выбор полноприводной УАЗовской платформы в качестве базовой для первых отечественных разработок объяснялся, во-первых, соответствием ее возможностей специфическим требованиям, предъявляемым к инкассаторским машинам, а во-вторых, доступностью, в том числе и ценовой.

В начале 90-х начали появляться первые отечественные коммерческие банки. Большинство из них для перевозки наличности предпочитали не обращаться к услугам «РОСИНКАС», а обзаводились

1992

Бронированный автомобиль ШЗСА-3939 на шасси УАЗ-31512, совместно разработанный НАМИ и ТОО «Крона»

На улицах городов стали появляться специализированные бронированные инкассаторские машины от различных производителей

собственными инкассаторскими службами, закупая необходимую технику на рынке. Соответственно, этот рынок следовало насытить исходя из его конъюнктуры. Однако попытки коммерческих банков сэкономить на транспорте вовсе не означали, что ведущие разработчики и производители «спецсредств» относились к своему делу безответственно. Например, в 1994 году президент «Коналю» Ю. Бабиков описывал процесс создания «броневиков» на своей фирме так: «Первое, что мы сделали, — построили «модель нападения», где учли тип оружия, место, время, особенности маршрута, типичные приемы и повадки преступников, которые нападали на машины инкассаторов у нас и за рубежом. Отталкиваясь от «модели нападения», разработали защиту и приступили к производству бронеавтомобиля». Вскоре выяснилось, что подобную работу вели и другие отечественные предприятия.

Более того, в первой половине 90-х уже были приняты ГОСТы (характеристики классов защиты средств индивидуальной бронезащиты), на соответствие которым производителям выдавались сертификаты, позволяющие регистрировать инкассаторские автомобили в ГАИ по своей специальности. Такая регистрация освобождала водителей инкассаторских машин от обязанности выполнять требования сотрудников автоинспекции по досмотру. К 1994 году Сертификаты НИИ спецтехники МВД РФ получили пять машин. В категории «А» (инкассирование внутри города, грузоподъемность 300–400 килограммов, три человека экипажа) — бронированный автомобиль-фургон «Коналю-2928» (торговая марка «Коналю-330») на шасси УАЗ-3962; модель «Броспер» (бронированное средство передвижения), также на шасси УАЗа производства ассоциации ЭЛЛУР (Ульяновск); и броневик центра гибких технологий (Москва). В категории «Б» (межобластные и междугородные перевозки, грузоподъемность три и более тонн, экипаж — пять человек) соответствие требованиям ГОСТа было задокументировано в отношении модели СА-3980 на шасси ЗИЛ производства АО «Метровагонмаш» и автомобиля «Коналю-4828» на шасси «Урала». Следует подчеркнуть, что к этому времени появилось немало мелких фирм, пытающихся производить инкассаторскую бронетехнику «мимо» ГОСТов и сертификатов, однако постепенная смена «дикого» рынка рынком цивилизованным расставила все на свои места. Во второй половине 90-х бóльшая часть мелких коммерческих банков-однодневок прекратила свое существование, а оставшиеся «посолиднели» и стали уделять много внимания как надежности своих инкассаторских служб, так и имиджу.

В результате появился устойчивый спрос на «статусные» инкассаторские автомобили. Одним из самых эффектных представителей «броневиков» такого типа является «Ирбис» 19522, который санкт-петербургское предприятие ООО «ГАС» строит на базе джипов *Ford Ranger* по технологии внутреннего бронирования. При этом появление подобных машин нельзя считать инженерной самодеятельностью. Помимо Сертификатов соответствия броневой

2005

Автомобиль скрытого бронирования «Есаул» на базе фургона УАЗ-374195

2007

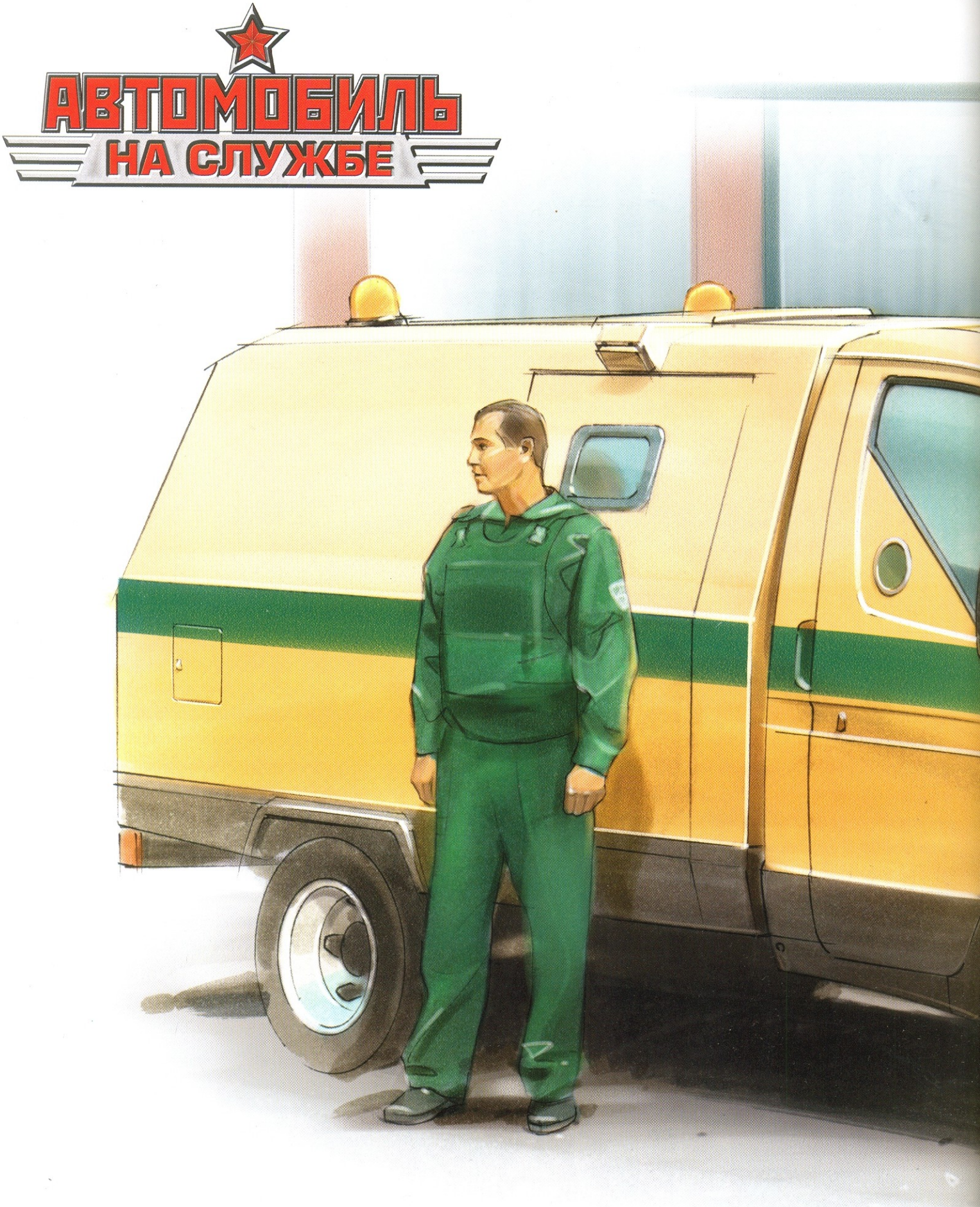
Лада-Бронто-213102 «Форс» с увеличенным объемом грузового отсека. Создан специально для обслуживания банкоматов

защиты ГОСТу Р 50963-96, для производства таких машин были получены ОТТС (одобрение типа транспортного средства) и разрешения заводов-изготовителей на использование базовых шасси. Предпринимались и попытки закупки готовых импортных бронированных автомобилей, но практика показала, что превосходство над российскими аналогами в области второстепенных, не слишком важных «гаджетов» не стоит тех денег, которые за эти машины приходилось платить.

Не исчез спрос и на спецтехнику, созданную на базе отечественных автомобилей. В течение последних двадцати лет инкассаторский мундир от разных производителей примерили не только идеально вписывающиеся в инкассаторскую «идеологию» ульяновские полноприводники и «Нивы», но и модели, на первый взгляд, не слишком совместимые с образом броневика: автобусы ПАЗ, «Газели» и даже тольяттинский минивэн ВАЗ-2120 «Надежда».

1994

Бронированый автомобиль ГАЗ-3934 «СИАМ» (специальный инкассаторский автомобиль), созданный на базе БТР, так и остался опытным образцом



«РАТНИК» (ГАЗ-3302)

PERESMIVAYLOV

Первые отечественные «бронепроизводители» появились в начале 90-х, когда банки захлестнуло волной дерзких ограблений

Сзади «Ратник» больше напоминает бронетранспортер, чем городской инкассаторский автомобиль

В первой половине 90-х годов потребность в недорогих отечественных бронированных автомобилях для перевозки ценностей была огромной: коммерческие банки росли как грибы после дождя, а преступность набирала обороты. Однако подходящих шасси для таких машин в России было немного. В ход шло все, что оказывалось под рукой: «Нивы», УАЗы, ГАЗоны и ЗИЛы, и даже КАМАЗы с «Уралами». Но наиболее востребованными были небольшие броневики вместимостью 3–4 человека, предназначенные для инкассации или перевозки денежной выручки. Единственной более-менее подходящей отечественной базой для таких машин оказалось рамное шасси Ульяновского автозавода.

Но инкассаторские УАЗы были далеки от совершенства: морально устаревшее шасси, малая грузоподъемность (после установки бронированного кузова она порой оказывалась на уровне 200–300 килограммов), плохие условия обитаемости экипажа. И все же с этими серьезными недостатками приходилось мириться, так как не было никакой альтернативы. Шасси ГАЗ-3307 (или дизельное ГАЗ-4301) было намного больше по размеру и с трудом подходило для данной службы: по условиям работы инкассаторов таким машинам требуется подъезжать практически вплотную к входу в здание, чтобы до минимума сократить самый уязвимый для нападения участок пути — от подъезда до машины.

Как только в 1994 году в стране появились первые российские «полуторки» (ГАЗ-3302 «ГАЗель»), на них сразу обратили внимание компании, занимающиеся изготовлением бронированных инкассаторских автомобилей. Более высокая грузоподъемность шасси, комфортабельная кабина, отечественная агрегатная база и относительно приемлемая стоимость — все это будто специально предназначалось для создания недорогих «сейфов на колесах». Единственная проблема, которая поджидала разработчиков бронированных автомобилей, — это отсутствие на первых порах в производственной программе завода цельнометаллических «ГАЗелей»,

2008

Бронированный автомобиль Диса-29521 для перевозки ценностей на шасси автомобиля ГАЗ-2752 «Соболь»

Инкассаторский автомобиль модели 2945 «Ратник» на базе ГАЗ-3302 «ГАЗель»

они появились лишь два года спустя. Следовательно, чтобы сделать из бортовой «ГАЗели» полноценный бронеавтомобиль, необходимо было снабдить шасси дополнительным бронированным кузовом. Именно по такому пути пошли конструкторы Производственного предприятия «Техника». Они первыми предложили банкам бронированные инкассаторские автомобили на базе «ГАЗели», назвав их «Ратник». Дополнительный кузов такой машины представлял собой простейшую бронекапсулу из плоских листов металла, сваренных между собой под разными углами с бойницами открытого типа для стрелкового оружия. В результате с некоторых

2004

Модель 2976 «Инкассатор», изготовлена нижегородским заводом ЗАО «Рида»

ракурсов «Ратник» напоминал бронетранспортер, что скорее было минусом, чем плюсом, так как у профессиональных изготовителей банковских броневиков не принято выставлять напоказ особенности бронирования машины и средств ее защиты. Но в 90-х было не до скрытого бронирования — востребованной оказывалась любая пригодная для эксплуатации конструкция, тем более на таком перспективном шасси, как «ГАЗель».

Впервые конструкторам предстояло забронировать внутреннее пространство кабины «ГАЗели», не нарушая ее внешних панелей. Особую сложность вызывало остекление. И если «родные» боковые стекла двойной кривизны в дверях машины просто заменили плоскими многослойными стеклопакетами, то ветровое стекло требовалось оставить панорамным, иначе бы сильно ухудшилась обзорность из кабины. Пришлось разрабатывать и изготавливать специально для «ГАЗели» пулестойкое моллированное (сложной формы) панорамное ветровое стекло.

Дополнительной защите от стрелкового оружия на «Ратнике» подверглись бензобак и аккумулятор, а в моторном отсеке была установлена система дистанционного пожаротушения. Из-за возросшей снаряженной массы бронированного грузовика пришлось усиливать штатные рессоры «ГАЗели». По спецзаказу «Ратник» могли изготовить на шасси ГАЗ-33027 с постоянным полным приводом (эта модель имела индекс «2945-04»). Экипаж инкассаторского броневика состоял из четырех человек (двое в кабине и двое в кузове), а грузоподъемность машины (в зависимости от исполнения) составляла от 750 до 900 килограммов.

В результате всех проведенных работ «Ратник» обладал уровнем защиты по 3-му классу (выдерживал обстрел из автомата Калашникова калибра 7,62 пулей ПС со стальным сердечником), что считается достаточным для грузопассажирских инкассаторских фургонов.

Все инкассаторские автомобили в 90-х годах окрашивались

Внутренний вид салона современного бронированного инкассаторского автомобиля

по единому стандарту (ГОСТ Р 50574-93): светло-бежевый со светло-зелеными полосами. По ГОСТу автомобили оперативных и специальных служб, к которым относились и машины для перевозки ценностей, должны были оснащаться специальными звуковыми и световыми сигналами, в том числе проблесковым маяком синего цвета.

Наличие специальных звуковых и световых сигналов позволяло водителям броневиков в случае необходимости отступать от ПДД. Однако водители броневиков часто злоупотребляли этим

2001

Инкассаторский автомобиль АС-2957 «Охта» на базе «ГАЗели»

Специальный бронированный автомобиль «Практик-29641» на базе «Соболя»

правом, и приказом МВД РФ от 10 марта 2000 года № 258 «О мерах по упорядочению установки и использования на ТС специальных сигналов и особых государственных регистрационных знаков» инкассаторские машины лишились синих проблесковых маячков. Вместо них появились маячки бело-лунного цвета, но они уже не давали никакого преимущества на дорогах и являлись средством пассивной безопасности — включать их полагалось в случае нападения на спецавтомобиль, чтобы «сигнализировать» милицейским патрулям о нападении.

Более того, ГОСТ Р 50574-2002 и Постановление Правительства Российской Федерации от 17 сентября 2004 года № 482 «Об упорядочении установки и использования на транспортных средствах специальных сигналов и особых государственных регистрационных знаков» лишили транспортные средства, перевозящие деньги и ценные грузы, не только каких-либо проблесковых маячков, но и спецокраски, кроме автомобилей Банка России и Гохрана России. В результате банковским структурам пришлось убирать со своих машин и зеленые полосы, и бело-лунные сигналы.

1997

Бронеавтомобиль АС-1925 «Онега» на базе «ГАЗели» производства «Автостиль» (Санкт-Петербург)

Спецконтейнеры используются для инкассации и перевозки денежных средств. Они оснащены устройствами по приведению банкнот в неплатежеспособное состояние. Деньги при любом воздействии на контейнер в течение нескольких миллисекунд окрашиваются несмываемыми чернилами, которые полностью обесценивают перевозимую наличность.

В отличие от прочих специализированных служб, цветографическая окраска инкассаторских машин за свою недолгую историю сошла на нет. Вначале на светло-бежевый фон кузова наносились зеленые полосы и использовался синий проблесковый маячок. Затем зеленые полосы на автомобилях «РОСИНКАС» уступили место «лентам», окрашенным в цвета российского флага, а позднее инкассаторские ГОСТы спецокраски были и вовсе упразднены. Синие «мигалки» уступили место бело-лунным маячкам.

Бронезащита инкассаторских машин делится на несколько регламентированных уровней. Уровень В1 задерживает пули пистолета Макарова; В2 — пистолета ТТ, одного из самых мощных в мире; уровень В3 — ППШ (пистолет-пулемет Шпагина); В4 — автомата Калашникова калибра 7,62 мм; В5 — винтовки Мосина образца 1891–1930 годов или станкового пулемета.

Конструкционный алюминий, давший название одному из пионеров отечественного серийного производства бронированных машин, фирме «Коналю», был разработан в авиастроительных НИИ и использовался для обшивки истребителей. Среди бронестойких материалов конструкционный алюминий выделяется не только прочностью, но и необычайной легкостью. Масса фургона «Коналю» в полной комплектации на шасси УАЗ-3962 — всего 2,5 тонны, в то время как масса *RAF-Labbe* с фанерным полом достигала почти трех тонн.

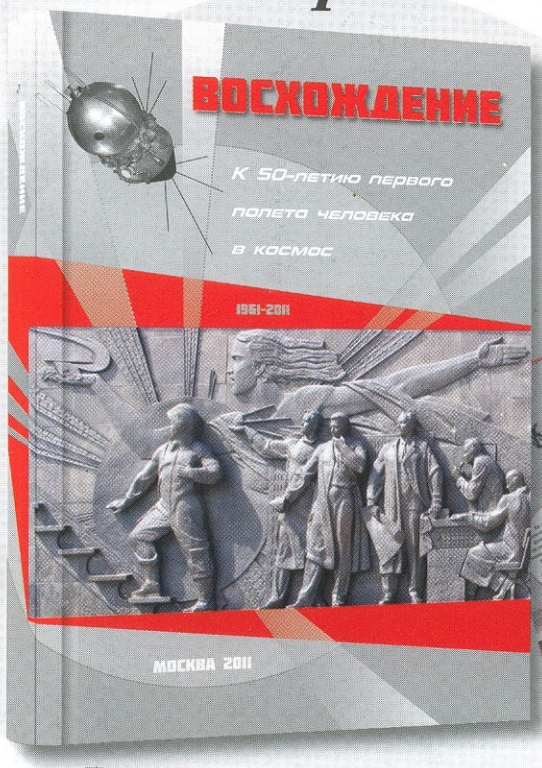
Большим достижением современных технологий, связанным с созданием небоевой бронированной техники, можно считать автомобиль СИАМ — ГАЗ-3934, сконструированный Горьковским автомобильным и Арзамасским машиностроительным заводами. Уникальный «броневик» предназначен для перевозки 1,5 тонн ценностей в отдаленных труднодоступных районах, для междугородных перевозок с обеспечением защиты экипажа от огнестрельного оружия и даже проведения патрульных операций. СИАМ сочетает оригинальный бронекорпус с узлами ходовой части БТР-80, имеет полный привод и независимую подвеску всех колес с централизованной подкачкой шин. Кондиционеры, входящие в штатную комплектацию, обеспечивают трем членам экипажа комфортные условия для работы, а наличие спального места позволяет организовать круглосуточные вахтовые дежурства.

МОЖНО ДЕНЬГИ НАКОПИТЬ И ВСЕ НУЖНОЕ КУПИТЬ!

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Коллекционное *подарочное* издание

Эта прекрасно иллюстрированная книга рассказывает о наиболее значительных событиях на заре космической эры, малоизвестных подробностях создания первого в мире космического корабля, триумфальном орбитальном полете Юрия Гагарина и последующих исторических миссиях кораблей «Восток».



Закажите прямо сейчас!
На сайте
www.deagostini.ru

или позвонив по телефонам горячей линии:
8 800 200-0201 *(для регионов России)*
8 495 660-0202 *(для Москвы)*

Больше информации на сайте
www.books.deagostini.ru

Для украинских читателей:
заказ возможен на сайте ***www.deagostini.ua***
или по телефону горячей линии ***0-800-500-8-40***

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ИЖ-2715
СЛУЖБА БЫТА

ISSN 2223-0440
9 772223 044772 00014

DeAGOSTINI