

**ИСТОРИЧЕСКІЙ
ВѢСТНИКЪ**

**ГАРАЖ
ОСОБОГО
НАЗНАЧЕНИЯ**

**ТОМ ПЯТНАДЦАТЫЙ [162]
СЕНТЯБРЬ 2016**

ИСТОРИЧЕСКІЙ ВѢСТНИКЪ

ГАРАЖ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ



ТОМ ПЯТНАДЦАТЫЙ [162]

Под общей редакцией
генерал-лейтенанта В.А. Макарова



РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ НОМЕРА

Председатель
В.А. Макаров

А.Н. Артизов, С.В. Девятков, В.И. Жилиев, О.К. Кайкова, С.П. Карпов,
В.В. Кириллов, А.К. Левыкин, С.В. Мироненко, Е.И. Пивовар, А.В. Пиманов,
Ю.Н. Славинский, А.К. Сорокин, Ф.Г. Тараторкин, И.И. Тучков

Авторы:

В.А. Богомолова, В.А. Бобров, В.А. Воронов, М.И. Голубева, С.А. Грачев,
С.В. Девятков, В.И. Жилиев, И.В. Зимин, О.К. Кайкова, С.А. Козлов, А.В. Лен, В.А. Макаров,
А.А. Морозенко, А.И. Остапенко, А.Г. Попов, О.С. Савин, Ю.Н. Славинский,
С.В. Снурницын, А.Э. Титков, Т.Д. Швец, Н.А. Шефов



МОСКВА, 2016

ИСТОРИЧЕСКИЙ ВЕСТНИК
HISTORICAL REPORTER

Редакция / Editorial Administrative Committee

А.Э. Титков / Alexey E. Titkov

главный редактор, кандидат исторических наук
// Editor-in-Chief, Candidate of Historical Sciences (Ph.D.)

Ф.Г. Тараторкин / Filipp G. Taratorkin

зам. главного редактора, кандидат исторических наук
// Deputy Editor-in-Chief, Candidate of Historical Sciences (Ph.D.)

И.Я. Кереметский / Igor Ya. Keremetskiy

зам. главного редактора, художественный редактор, член-корреспондент
Международной академии культуры и искусства
// Deputy Editor-in-Chief, Art Editor, Corresponding Fellow of International
Academy of Art and Culture

Т. Лефко / Todd Lefko

редактор английской версии
// Translation Editor

Е.А. Радзиевская / Elizaveta A. Radzievskaya

ученый секретарь
// Academic Secretary

Редакционный совет / Editorial Board

Председатель редакционного совета / Chairman of the Editorial Board

Е.И. Пивовар / Efim I. Pivovar

доктор исторических наук, президент РГГУ, профессор,
член-корреспондент РАН
// Doctor of Historical Sciences (Dr. habil.), President of Russian State
University for the Humanities, Professor, Corresponding Fellow of Russian Academy
of Sciences

А.А. Горский / Anton A. Gorskiy

доктор исторических наук, профессор исторического факультета МГУ
имени М.В. Ломоносова, ведущий научный сотрудник Института российской
истории РАН
// Doctor of Historical Sciences (Dr. habil.), Professor at Moscow State University
Historical Faculty, Distinguished Researcher of Russian Academy of Sciences
Institute of Russian History

С.В. Девятков / Sergey V. Deviatov

доктор исторических наук, профессор, советник директора ФСО России,
заведующий кафедрой истории России XX—XXI вв. исторического факультета
МГУ имени М.В. Ломоносова
// Doctor of Historical Sciences (Dr. habil.), Adviser to the Director of Federal
Protective Service of Russia, Head of the Russian History in XX-XXI cc. Department
at Moscow State University Historical Faculty

Д.Р. Жантиев / Dmitriy R. Zhantiev

кандидат исторических наук, доцент Института стран Азии и Африки МГУ
имени М.В. Ломоносова
// Candidate of Historical Sciences (Ph.D.), Associate Professor at Moscow State
University Institute of Asian and African Studies

С.М. Исхаков / Salavat M. Iskhakov

доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Института российской истории РАН, заместитель председателя Научного совета РАН по истории социальных реформ, движений и революций

// Doctor of Historical Sciences (Dr. habil.), Distinguished Researcher of the Institute of the Russian History, Vice-Chairman of the Scientific Council of the Russian Academy of Sciences on the History of the Social Reforms, Movements and Revolutions

И.В. Курукин / Igor V. Kurukin

доктор исторических наук, профессор кафедры истории России средневековья и нового времени факультета архивного дела Историко-архивного института РГГУ и Учебно-научного института русской истории РГГУ

// Doctor of Historical Sciences (Dr. habil.), Professor at Russian State University for the Humanities Institute for History and Archives Medieval and Modern History Department

А.В. Марей / Alexander V. Marey

кандидат юридических наук, ведущий научный сотрудник Центра фундаментальной социологии НИУ ВШЭ

// Candidate of Sciences in Theory and History of Law and the State (L.D.), Distinguished Researcher of Higher School of Economics Center of Fundamental Sociology

А.Л. Смышляев / Alexander L. Smishliaev

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института всеобщей истории РАН, ведущий научный сотрудник Института мировой культуры МГУ имени М.В. Ломоносова

// Candidate of Historical Sciences (Ph.D.), Senior Researcher at Russian Academy of Science World History Institute, Distinguished Researcher of Moscow State University Institute of World Culture

А.Э. Титков / Alexey E. Titkov

кандидат исторических наук, проректор РГГУ

// Candidate of Historical Sciences (Ph.D.), Prorector of Russian State University for the Humanities

Компьютерный набор редакции. Дизайн и верстка Ю.В. Филимонова.

Подписано к печати 02.03.2016 г. Формат 70×108 1/16. Усл.-печ. л. 16,1. Заказ № 01.12.2016/1

Адрес редакции: 105005, Москва, Аптекарский пер., д. 4, стр. 2, офис 214

Тел.: +7 (495) 737-76-32, факс: +7 (495) 730-61-76

E-mail: info@runivers.ru

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Свидетельство о регистрации средства массовой информации

ПИ № ФС77-51055 от 03 сентября 2012 г.

© АНО «Руниверс», 2016

Материалы, публикуемые в журнале «Исторический вестник», могут не совпадать с точкой зрения редакции.

Отпечатано в полном соответствии с качеством предоставленного оригинал-макета

в типографии ООО «Дайбор Про». Адрес: РФ, Москва, ул. Ереванская, д. 13, к. 2.

Электронная почта: dibor@dibor.ru. Тел.: +7 (499) 130-71-01

Номер журнала подготовлен при участии учебно-научного центра Кремль-9 РГГУ и Исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова

Журнал издается при поддержке ООО «НИКОХИМ».



СОДЕРЖАНИЕ

Вместо предисловия. Неизвестные страницы истории ГОНа.....	7
Собственный Его Императорского Величества гараж.....	10
История создания Гаража особого назначения 1920–1924 гг.....	15
Гараж особого назначения в сталинскую эпоху 1924–1953 гг.....	22
Гараж особого назначения в период хрущевской «оттепели» 1954–1964 гг.....	36
Новый этап развития Гаража особого назначения в эпоху Л.И. Брежнева 1964–1982 гг.....	42
Тенденции развития автотранспорта первых лиц государства в последние годы СССР.....	54
История Гаража особого назначения в первое десятилетие Российской Федерации 1991–2000 гг.....	58
Автотранспортное обслуживание государственных лидеров в наше время.....	63
История эволюции автомобилей сопровождения.....	70
Почетный мотоциклетный эскорт ФСО России. Страницы истории 1956–2016 гг.....	84
Воспоминания водителей ГОНа.....	98

МЕМУАРЫ

Семь дней войны с Японией глазами майора медслужбы РККА (08–14.08.1945). А.Н. Марей и его дневники.....	120
--	-----

ИСТОРИЧЕСКАЯ ШКОЛА

Г.Н. Ланской. Аркадий Лаврович Сидоров и его научная школа изучения экономической истории России.....	148
---	-----

ИСТОРИОГРАФИЯ И НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ

Я.Н. Рабинович. Рецензия на монографию: Замятин Г.А. Борьба за унию Новгорода со Швецией в 1614 г.....	160
Б.Н. Морозов. Рецензия на книгу: Аксаковы: семейная энциклопедия / под ред. С.М. Каштанова.....	173





ОТ РЕДАКЦИИ

История Гаража особого назначения — это интереснейший перекресток политических процессов и влияний, технического прогресса и личных судеб. История ГОНа относится одновременно к политической и социальной истории, к истории государственных учреждений, и, конечно, к истории повседневности — со всеми ее увлекательными нюансами и подробностями, со всеми ее драматическими поворотами.

И еще это история человеческих судеб, история людей, в разные периоды и в разных обстоятельствах, — долго ли, коротко ли, — находившихся на вершине государственной власти или около нее. Но не только о малоизвестных моментах их жизни можно будет узнать из публикуемых материалов. Этот номер посвящен еще и тем, кто постоянно находился рядом с ними, кому было доверено не просто возить важных персон на служебных машинах, но и, по большому счету, обеспечивать их безопасность. Они исполняли свой служебный долг и в поездках по стране, и во время зарубежных командировок, доставляя «пассажиров» на работу и на отдых, на международные встречи или на секретные объекты. Они управляли легендарными специальными автомобилями, имеющими свою впечатляющую и увлекательную историческую эволюцию.

История ГОНа в узком учрежденческом смысле относится к советскому периоду, но ответственное дело передвижения первых лиц государства не возникло с установлением Советской власти. Последнего российского императора Николая II уже возили на автомобиле — особом и по-особому. В те времена и сам автомобиль еще оставался диковинным средством передвижения, а звание шофера сразу возносило человека на уровень представителя элитной профессии.

В советский период автомобилей и водителей становилось все больше, но ГОН всегда оставался элитным подразделением — там работали лучшие из лучших, самые надежные, самые ответственные.

В нашем номере опубликованы статьи, освещающие в хронологической последовательности разные периоды истории Гаража





особого назначения. И, конечно, нам не уйти от столь привычной в исторической литературе и в учебниках периодизации «по царствованиям» — ГОН Ленинского периода, ГОН эпохи Сталина, ГОН времен Хрущева, Брежнева, Горбачева, Ельцина. На каждом из этих периодов лежит печать личности и деятельности личности. Это воздействие не было прямым и непосредственным, оно было, скорее, «стилистическим», придавая каждому из периодов свое «настроение», свои особые приметы повседневности, свои нюансы в отношениях начальников и подчиненных. И по совокупности этих признаков сталинский ГОН будет сильно отличаться, — не только технически, но и стилистически, — от ГОНа хрущевского или брежневского. Все эти штрихи и оттенки исторического портрета ГОНа можно найти как в статьях наших авторов, так и в публикуемых беседах с ветеранами ГОНа, с теми водителями, чей профессионализм до сих пор служит образцом для новых поколений их коллег. История Гаража особого назначения — это интересная и важная часть истории нашей страны. Она продолжается и в те часы и дни, когда вы, уважаемый читатель, знакомитесь с нею.

Дополняет номер публикация дневников А.Н. Марeya о событиях войны с Японией 1945 г. Они являются интересным историческим источником и помогают глубже постичь историю повседневности советского периода. Редакция давно приняла решение обратить внимание на семейные архивы, и этой публикацией мы открываем новую рубрику — «Мемуары». Еще одна новая рубрика — «Историческая школа» представлена статьей Г.Н. Ланского. Она посвящена известному российскому ученому А.Л. Сидорову и его научной школе.

А.Э. Титков

*главный редактор журнала
«Исторический вестник»*





ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Неизвестные страницы истории ГОНа



Решение о создании Гаража особого назначения было принято 31 декабря 1920 г., а уже в следующем году проводились организационные мероприятия: утверждение руководства и штатов ГОНа, закрепление за ним необходимой автомобильной техники. Таким образом, 1921 г. считается датой рождения этого уникального подразделения, которое в настоящее время является одним из структурных подразделений Федеральной службы охраны России.

Гараж особого назначения прошел большой и славный путь. Его водители не только обеспечивали быстрое, комфортное передвижение первых лиц нашей страны, но и отвечали за безопасность пассажиров. В полной мере это касалось и высоких иностранных гостей. Именно водители ГОНа встречали героев-челюскинцев, доставляли из аэропорта «Внуково» в Кремль первых советских космонавтов. Наши водители за многие годы исколесили не только всю нашу страну, но и практически все континенты мира, обеспечивая визиты советских и российских лидеров в десятки зарубежных стран. Порой им приходилось работать в тяжелейших климатических условиях, в сложной оперативной обстановке, и всегда эти люди с честью выполняли свой офицерский долг. Именно поэтому Га-

раж особого назначения, его водители, его машины стали во всем мире не только визитной карточкой ФСО, но и одним из символов российской государственности.

Нельзя не вспомнить и о тех людях, которые ежедневно и ежечасно обеспечивают бесперебойную работу сложной автомобильной техники. Еще в первые годы советской власти, в условиях тотальной экономической блокады молодого советского государства, механики ГОНа делали все возможное и невозможное, чтобы провести необходимый ремонт и организовать надлежащее содержание автомашин, заказать или изготовить самостоятельно недостающие запасные части, и, в конечном счете, обеспечить бесперебойное обслуживание пассажиров. Именно в ГОНе сложилась высокоэффективная практика регламентного обслуживания автомашин, которая позволяет гарантировать необходимый технический уровень транспорта и обеспечить его работоспособность в любых экстремальных ситуациях. Сверкающие хромом и полированным лакокрасочным покрытием машины, будь то на улицах Москвы или в зарубежных поездках, — тоже отличительная черта нашего транспорта. И за всем этим стоит огромный самоотверженный, кропотливый труд сотен и сотен сотрудников ГОНа.

60 лет назад, решением Никиты Сергеевича Хрущева, в 9-м Управлении КГБ при Совмине СССР был учрежден Почетный мотоциклетный эскорт для проведения торжественных церемоний, обеспечения государственных визитов иностранных лидеров в нашу страну. Подобной практики никогда не существовало ни в СССР, ни в дореволюционной России. Фактически, первому составу Почетного эскорта приходилось всему учиться заново: осваивать новую технику, разрабатывать не использовавшиеся ранее приемы вождения. Сегодня Почетный эскорт, входящий в Транспортное управление СХО ФСО России, — непрменный атрибут проезда кортежей глав иностранных государств во время их официальных визитов в Россию. Сложилась и еще одна практика: участие Почетного эскорта в официальной церемонии вступления в должность Президента Российской Федерации.

Особо следует сказать о ветеранах. Их богатейший опыт, знания, формы и методы работы, уникальные обучающие методики используются в ГОНе и Почетном эскорте и сегодня. Мы всегда будем помнить сотрудников, пожертвовавших своей жизнью, выполняя служебный долг. В январе 1969 г., во время атаки террориста на машину, доставлявшую в Кремль космонавтов, был смертельно ранен шофер основной машины Илья Жарков. Тогда же у Боровицкой башни получил тяжелое ранение сотрудник Почетного эскорта Василий Зацепилов. Он направил свой мотоцикл на преступника, перекрыв ему сектор обстрела. И примеров такого героизма много.

Без преувеличения можно сказать, что этот номер журнала стал плодом большой и кропотливой работы. Над номером трудился многочисленный коллектив авторов, каждый из которых внес свой весомый вклад в подготовку материалов. Неоценимую поддержку и помощь на всех этапах подготовки оказывал редакционный совет номера под председательством генерал-лейтенанта В.А. Макарова.

Несомненно, этот выпуск «Исторического вестника» вызовет закономерный интерес и пристальное внимание общественности к этим малоизвестным страницам отечественной истории XX—XXI вв.

С.В. Девятов

*доктор исторических наук,
профессор, советник директора ФСО*



СОБСТВЕННЫЙ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА ГАРАЖ



вотранспортное обслуживание первых лиц Российского государства берет начало с осени 1905 г., когда Николаем II было принято решение о приобретении первых автомобилей для Двора. Одновременно был определен человек, отвечающий за комплектование Императорского гаража —

флигель-адъютант полковник князь Владимир Николаевич Орлов. Первые автомобили появились в Александровском дворце Царского Села в 1906 г. Были приобретены один фаэтон «Делоне-Бельвиль» для Императорской семьи и четыре «Мерседеса» для обслуживания свиты и Дворцового коменданта.

Кроме того, для решения служебных задач был приобретен омнибус фирмы «Бенц» («Benz»). Автомобили были размещены в Царском Селе в здании Конюшенного ведомства, в Петербурге и Петергофе.

Первое двухэтажное здание Императорского гаража в Царском Селе, построенное в стиле английского коттеджа, было возведено в 1906 г. На первом этаже располагались несколько боксов, мастерские для царских автомобилей и подсобные службы. Второй этаж здания был жилым для служащих гаража. Количество императорских автомобилей быстро росло, для их управления и обслуживания естественно требовались квалифицированные



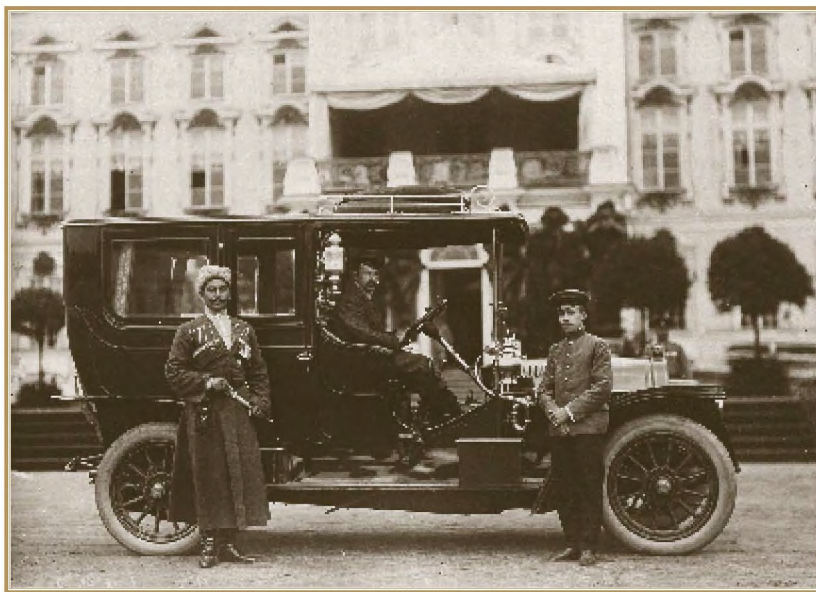
Петергоф, 1906 год. Автомобиль «Мерседес», за рулем князь В.Н. Орлов



Императорские автомобили в гараже в Царском Селе

водители. С середины 1906 г. в здании гаража начала действовать первая в России автошкола — «Императорская школа шоферов».

Уже через год, к 1907 г., штат Царкосельского гаража насчитывал 26 человек. Это были лучшие шоферы и специалисты Петербурга. Им платили весьма приличные деньги и выдавали казенную форму. Министр Императорского двора В.Б. Фредерикс подготовил Николаю II записку по временной организации автомобильной части и 18 февраля 1907 г. зафиксировал на записке устное распоряжение царя: «Высочайше повелено исполнить». Именно этот документ, получивший высочайшее одобрение Николая II, стал точкой отсчета официального существования Собственного Его Императорского Величества гаража, как одного из подразделений Министер-



А. Кегресс на Императорском автомобиле перед Екатерининским дворцом в Царском Селе

ства Императорского двора. Во главе гаража руководителем-инспектором был поставлен князь В.Н. Орлов, который лично возил царя, пока не был приглашен в Царское Село водитель, француз по происхождению, Адольф Кегресс.

Первый «Делоне», появившийся в царском гараже в 1906 г., был трипль-фаэтон — открытый экипаж с тремя рядами сидений. А спустя еще два года французы порадовали российского императора моделью, названной в его честь. Специально для российского императора французская фирма «Delaunay-Belleville» в 1908 г. изготовила ландоле, а в 1909 г. лимужин, которые остались в истории под названием «СМТ». Эта аббревиатура расшифровывается как «Sa Majestete Tsar» («Его Величество Царь»). Причем «СМТ» — это не официальное обозначение модели, а скорее имя собственное.

По-русски название марки произносилось с ударением на последнем слоге в обоих словах, а при написании второе слово часто отбрасывали. «Чудо современной автомобильной техники, и большего от конструкторов его уже требовать невозможно», — восхищался в 1910 г. московский журнал «Автомобилист» в статье об одном из этих автомобилей. Царскими «Делоне» управляли, как правило, только два человека — лично князь Орлов или Адольф Кегресс, ставший основным водителем императора.

К концу 1910 г. в гараже было 22 автомобиля («Делоне-Бельвиль» — 5 ед., «Мерседес» — 6 ед., «Лесснер» — 1 ед., «Панхар и Левассор» — 1 ед.,



Николай II у входа в Михайловский Манеж садится в автомобиль «Delaunay-Belleville 70 SMT». За рулем А. Кегресс

«Серекс» — 1 ед., Балтийского завода — 1 ед., «Даймлер» — 1 ед., поезд «Ренар» — 1 ед., платформа «Даймлер» — 1 ед., платформа «Дитрих» — 2 ед., «Бенц» — 1 ед., автобус с прицепной платформой — 1 ед.). В 1910–1911 гг. был построен гараж в «Черном» двореке Зимнего дворца в районе расположения дворцовых кухонь. В 1911–1912 гг. приобретено еще 14 современных автомобилей различного класса. К началу 1917 г. в Императорском гараже находилось уже 56 автомобилей, из них 9 императорских, 19 свитских, 2 санитарных, 3 омнибуса, 10 грузовых, 3 фельдъегерских, 4 частных, 6 автомобилей военного ведомства. В штате гаража числилось 30 шоферов.

После Февральской революции 1917 г. все имущество императорской фамилии перешло в распоряжение Временного правительства, в том числе и Собственный Его Императорского Величества гараж. Вначале он именовался «бывшим Императорским гаражом». Местом его расположения стали обширные помещения по адресу: г. Петроград, Конюшенная площадь, дом 2. При новых хозяевах не изменилось назначение гаража, его главной задачей по-прежнему оставалось транспортное обслуживание первых лиц государства.

Их число существенно расширилось и колебалось от 40 до 50 человек, прежде всего это были министры Временного правительства и многочисленные делегации, прибывавшие в Петроград. Руководство деятельностью бывшего Императорского гаража осуществлял Объединенный транспортный отдел, а позднее — Автомобильный отдел при Временном прави-



А.Ф. Керенский в автомобиле гаража Временного правительства. 1917 г.

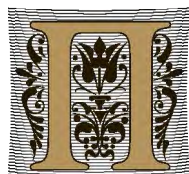
тельстве. Деятельность гаража непосредственно контролировал Комиссар Временного правительства над бывшим Министерством Императорского двора. 4 октября 1917 г. Временное правительство официально переименовало бывшую Придворную Конюшенную часть и бывший Собственный Его Императорского Величества гараж в Автомобильную и Конюшенную базу Временного правительства.

Накануне новых революционных событий начал формироваться Автомобильный отдел Военно-революционного комитета при Петроградском совете рабочих и солдатских депутатов. Руководство Автобазы стало подчиняться члену Центрального Всероссийского союза шоферов и автомехаников А.Д. Садовскому. В дни Октябрьской революции 1917 г. он совместно с А.Ф. Крулевым организовал захват Автобазы, взяв ее под контроль Смольного.





ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ГАРАЖА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ. 1920–1924 гг.



После Октябрьской революции перед большевиками помимо удержания власти и решения важнейших политических вопросов стояла задача организации работы своего правительства. Автотранспортное обеспечение и безопасность передвижения выступали одной из основных составляющих этой проблемы.

К ноябрю 1917 г. завершился процесс подчинения бывшей Автобазы Временного правительства (бывшего Императорского гаража) советской власти в лице автомобильного отдела Военно-революционного комитета. Естественно, все автомобили стали использоваться для обслуживания советского руководства.

27 октября 1917 г. в 10.00 В.И. Ленину впервые был подан автомобиль «Тюрка-Мери» 1915 г. выпуска. До этого машина сначала принадлежала великой княжне Татьяне, старшей дочери Николая II, а затем министру-председателю Временного правительства Александру Керенскому. Но уже в декабре 1917 г. с этим автомобилем произошло происшествие, лимузин Ленина прямо со двора Смольного украли контрабандисты. Вскоре машину обнаружили сотрудники ЧК в гараже пожарной части неподалеку от финской границы.

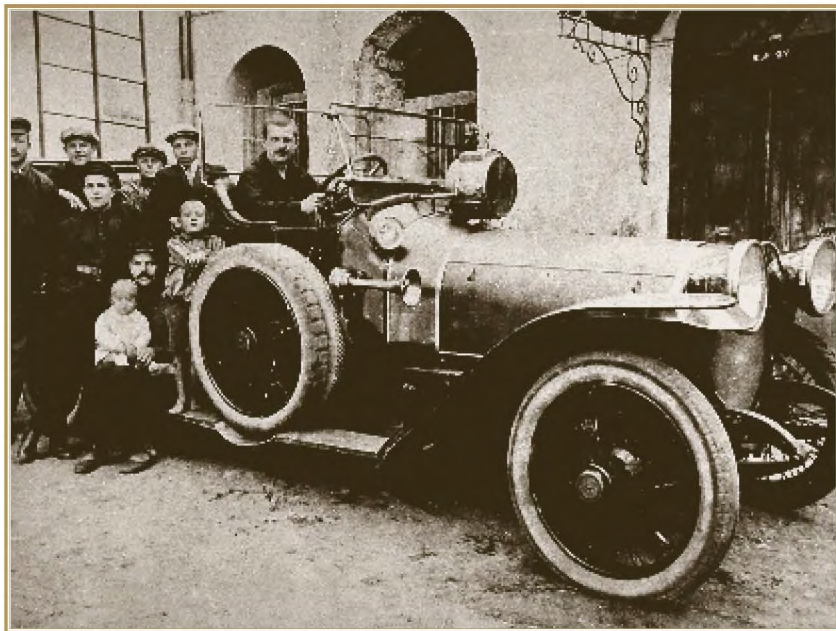


1 мая 1918 г. В.И. Ленин, Н.К. Крупская и М.И. Ульянова перед отъездом с Ходынского поля после военного парада. За рулем автомобиля «Бенц» шофер А.Т. Горохов

После угона Ленин перестал пользоваться автомобилем «Тюрка-Мери» и несколько дней ездил на машине марки «Делоне-Бельвиль». Но 1 января 1918 г. на вождя революции было совершено покушение. Сам Владимир Ильич не пострадал, но бандиты изрешетили добротный закрытый кузов настолько плотно, что восстановить машину не смогли. После этого личным транспортом Ленину служил чаще всего автомобиль «Рено 40CV».

Основным водителем Ленина стал Степан Казимирович Гиль, проработавший с ним шесть лет. Кроме Гиля, для обслуживания Ильича выделили самых опытных, надежных и проверенных шоферов: Владимира Ивановича Рябова, Петра Сидоровича Космачева, Павла Николаева, Льва Тимофеевича Горохова, Тараса Митрофановича Гороховика и Александра Васильевича Демина. Поездки В.И. Ленина по Петрограду вплоть до марта 1918 г. проходили без охраны, эту функцию фактически выполняли шоферы.

В декабре 1917 г., в связи с прекращением деятельности Петроградского военно-революционного комитета, материальная часть и сотрудники автомобильного отдела были переданы в Автомобильный отдел ВЦИКа, Автомобильную базу СНК и Петроградский Исполнительный комитет. Два месяца спустя, когда германские войска развернули наступательные действия по всему фронту, нацелив главный удар на Петроград, В.И. Ленин принял решение о переезде правительства из Петрограда в Москву. В эти же дни было сформировано новое воинское подразделение — 1-й Автобоевой отряд при ВЦИКе.



С.К. Гиль (за рулем автомобиля) с группой автомехаников

После переезда в марте 1918 г. высших органов государственной власти Советской России в новую столицу вслед за ними была переведена и основная материальная часть, в том числе и автобазы. Гараж Автомобильного отдела ВЦИКа разместился в Манеже, Автобаза СНК расположилась на ул. Каретный Ряд, д. 4, а Автобоевой отряд получил помещения в Московском Кремле на Дворцовой улице, д. 9.

В составе Автобазы СНК обособленно функционировал Гараж Председателя Совнаркома (или Гараж В.И. Ленина) во главе со старшим шофером С.К. Гилем, располагавшийся в Московском Кремле на ул. Дворцовая, д. 8.

Вначале В.И. Ленин ездил на автомобилях «Тюрка-Мери» № 13 и «Делоне-Бельвиль» № 41. Чуть позже за ним закрепили две машины «Делоне-Бельвиль» № 2 и № 42, один «Роллс-Ройс» № 3. В конце весны и летом 1918 г. Ленин также часто ездил по Москве на автомобиле «Рено 40CV». Все эти автомобили вели свою «родословную» от бывшего Императорского гаража.

Вскоре Ленин пересел на открытый «Роллс-Ройс Силвер Гост» 1914 г. выпуска мощностью 55 л.с., кабриолет из автопарка Михаила Романова (младшего брата императора Николая II), предназначенный для горных гонок.

Как ни странно, но именно эта спортивная не самая комфортная и весьма прожорливая машина, возможно, спасла жизнь своему главному пассажиру. После покушения в августе 1918 г. Фанни Каплан оказать помощь



Погрузка автомобиля автобазы СНК на поезд для отправки в Москву. 11 марта 1918 г.

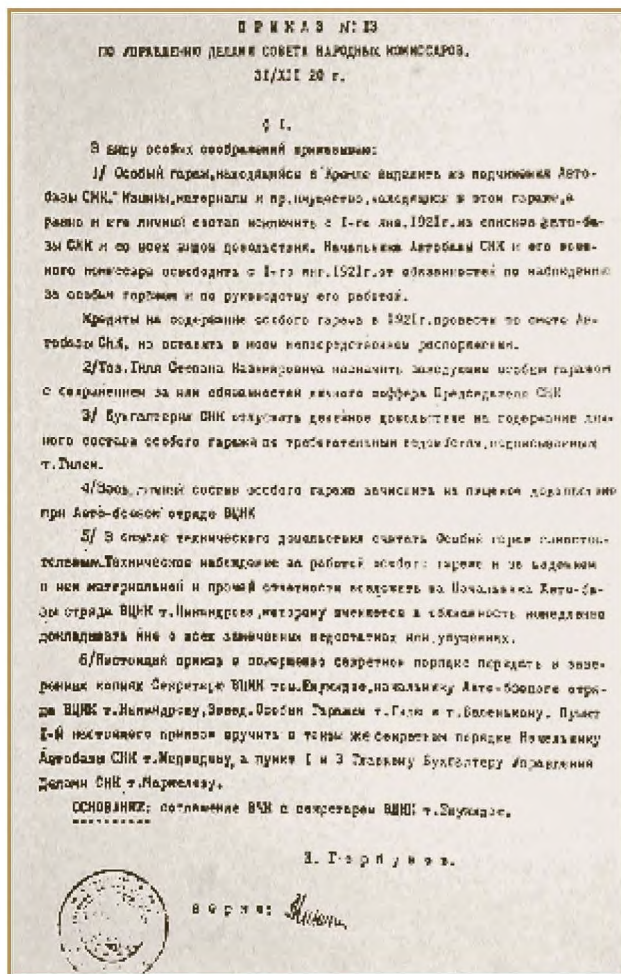


В автомобиле «Роллс-Ройс» руководители автобазы СНК
М.П. Павлов, А.П. Медведев, Ф.Г. Баглей, за рулем шофер А. Демин

пострадавшему на месте было некому и, будь у Ильича не «Роллс-Ройс», а менее быстрый автомобиль, по дороге до Кремля вождь пролетариата мог скончаться от кровопотери.

С развитием молодого Советского государства совершенствовалась и организация автотранспортного обеспечения руководства страны.

Приказом по Управлению делами СНК РСФСР от 31 декабря 1920 г. № 13 Ленинский гараж был выделен в самостоятельное подразделение, подведомственное Управделами Совнаркома.



Приказ № 13 от 31 декабря 1920 г. по Управлению делами СНК

В частности в приказе предписывалось:

«1. Особый гараж выделить из подчинения Автобазы СНК.

2. Тов. Гиля Степана Казимировича назначить заведующим Особым гаражом».

Таким образом, 1 января 1921 г. считается днем образования Гаража особого назначения.

Гараж имел пять машин. Водителей было также пять: С.К. Гиль, П.С. Космачев, А.Т. Горохов, В.И. Рябов, П.О. Удалов. Кроме этого, в штате находились три помощника шоферов, слесарь и кладовщик. В октябре 1921 г. гараж перешел в подчинение Президиума ВЧК. В том же году С.К. Гиля на должности заведующего сменил Петр Александрович Яковлев, руководивший подразделением до 1923 г.

Основным автомобилем, которым пользовался В.И. Ленин в 1921—1923 гг., был «Роллс-Ройс», 1914 г. выпуска. В конце 1920 г. для Гаража особого назна-



Автомобиль «Роллс-Ройс» в Московском Кремле. 1921 г.

чения были закуплены четыре автомобиля «Роллс-Ройс», как указано в исторических документах «типов салон 1921 г., салон 1914 г., с шасси-порт 1913 г., шасси-турьет 1920 г.». После смерти В.И. Ленина «Роллс-Ройс», на котором вождь ездил в последние годы, некоторое время продолжал эксплуатироваться в гараже Совнаркома.

Позднее он был списан и передавался в течение ряда лет из одной организации в другую. В 1935 г. «Роллс-Ройс» попал в Крымский областной комитет союза работников рыбной промышленности. За время пребывания в Крыму автомобиль, неоднократно попадавший в аварии, сильно изменился. На месте пробойны радиатора, полученной от столкновения с коровой, стояла заплатка в виде звезды, передние фонари переместились с капота на крылья, а цвет кузова, прежде черный, стал зеленым. В 1939 г. «Роллс-Ройс» Ленина был обнаружен на одном из предприятий «Вторчермета» и идентифицирован как служебный автомобиль Владимира Ильича. В декабре 1959 г. отреставрированный автомобиль занял свое место в постоянной экспозиции Музея В.И. Ленина. В настоящее время он экспонируется в Государственном историческом музее.

Зимой «Роллс-Ройс» позволял наиболее быстрым способом добраться до Горок. В 1921 г. Ленин поручил Путиловскому заводу перевести автомобиль на «двигатели Кегресса». В свое время личный шофер императора Адольф Кегресс сделал для Николая II необычные автосани: вместо задних колес поставил гусеницы — те самые двигатели Кегресса, а на передние установил лыжи. Для Ильича «Роллс-Ройс» переделали по аналогичному принципу, благодаря чему машину отличала фантастическая проходимость даже по заснеженной целине.

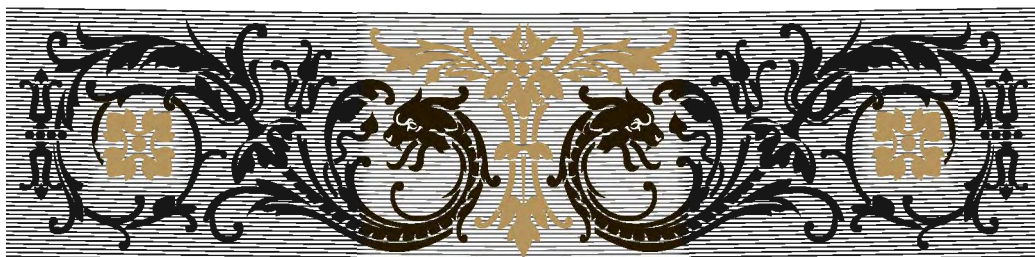


Автосани «Роллс-Ройс» на движителях Кегресса

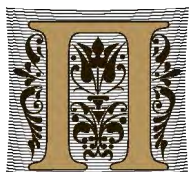
В 1922 г. Ленин заболел и окончательно переехал в Горки. По состоянию здоровья его автомобильные прогулки были сведены к минимуму. В это время Ленинский гараж фактически разделился. Главная база по-прежнему оставалась в Кремле, под контролем нового начальника Особого гаража П.А. Яковлева. А в Горках сформировался «малый» гараж под присмотром С.К. Гиля. После смерти Ленина именно верному шоферу Гилю пришлось выполнить скорбную миссию. Он получил гроб в похоронном бюро и доставил его в Горки. В почетном карауле у гроба Ленина в Доме союзов стояли и шоферы его личного гаража.

Со смертью В.И. Ленина началась новая страница в истории, как Советского государства, так и Гаража особого назначения.





ГАРАЖ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ В СТАЛИНСКУЮ ЭПОХУ. 1924—1953 гг.



После кончины В.И. Ленина в январе 1924 г. гараж полностью перешел под контроль Политбюро ЦК ВКП(б), получив новое название: «Гараж особого назначения Совета Народных Комиссаров и Совета Труда и Оборона СССР» (ГОН). На подразделение возлагались задачи по обслуживанию автотранспортом председателя СНК СССР и его заместителей, отдельных членов Политбюро и секретарей ЦК Компартии. На август 1925 г. в ГОНе числилось 9 автомобилей и 20 сотрудников. В это время основным водителем И.В. Сталина стал П.О. Удалов, который с 1923 г. был заведующим гаражом.

Штаты гаража росли — в 1926–1927 гг. в гараже было 12 автомашин, в 1928 г. — 15 автомашин и два мотоцикла, на начало 1931 г. штат сотрудников во главе с заведующим гаражом составлял 23 человека, в эксплуатации находились 16 легковых автомобилей, двое автосаней и два мотоцикла.

Иосиф Сталин не любил ни «британцев», ни «французов», зато искренне восхищался американскими автомобилями. После тряскового 30-сильного «Воксхолл» императрицы Александры Федоровны (машина досталась Сталину после нескольких владельцев), находясь на Царицынском фронте, будущий генсек получил роскошный 12-цилиндровый «Паккард Твин



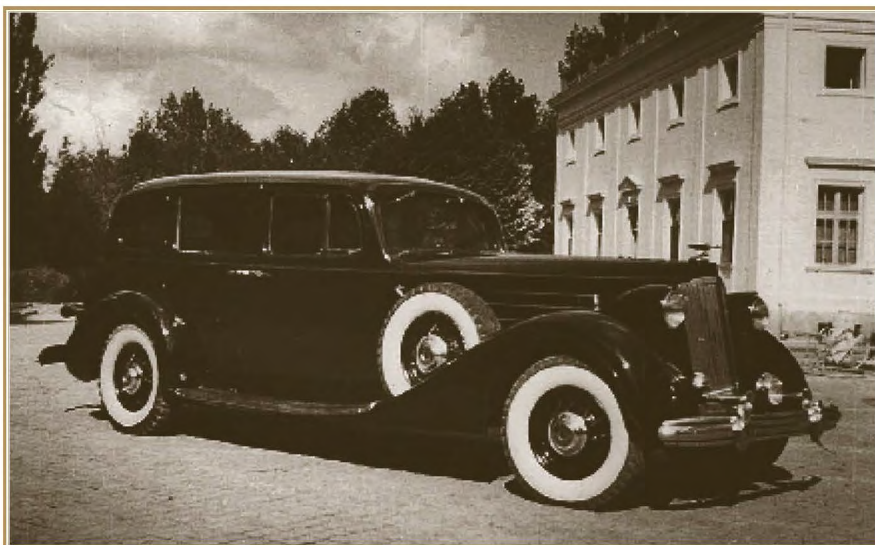
У Спасской башни Московского Кремля в автомобиле «Роллс-Ройс»
И.В. Сталин и Н.С. Аллилуева, за рулем П.О. Удалов. 1923 г.



И.В. Сталин садится в автомобиль «Паккард» у Большого театра
в период работы XVI съезда ВКП(б). 1930 г.

Сикс». Вернувшись в столицу, Сталин сразу же попросил начальника гаража Совнаркома подыскать точно такой «Паккард».

В архивных делах Гаража особого назначения сохранились отдельные данные по автотранспортному обслуживанию И.В. Сталина. Так, за октябрь, ноябрь и декабрь 1931 г. имеются отрывочные сведения о его 52 поездках по столице и Московской области. Начальник гаража П.О. Удалов выезжал



Автомобиль «Паккард Твелв», подаренный Ф. Рузвельтом

с И.В. Сталиным в качестве шофера 34 раза, водитель В.И. Рябов — 10 раз, а Л.Т. Горохов — 4 раза, остальные шоферы совершили 4 выезда.

В начале 1930-х гг. власти озаботились вопросом оптимизации кремлевских гаражей. 1 июня 1932 г. Политбюро ЦК ВКП(б) приняло постановление, в котором, в частности предписывалось особый гараж Кремля выделить из Автобазы СНК и оставить в Кремле, как самостоятельный особый гараж Кремля при СНК СССР. К 1 июля 1932 г. в Московском Кремле остался только один гараж по обслуживанию руководства государства — Гараж особого назначения. Он получил помещения Автобоевого отряда в корпусе № 9 Московского Кремля с оборудованием.

Любимым автомобилем И.В. Сталина был 8-цилиндровый лимузин «Паккард», который в 1933 г. уступил место 12-цилиндровому фаэтону этой же марки. Два года спустя, в октябре 1935 г., американский посол А. Гарриман, зная предпочтения главы СССР, передал Сталину подарок президента США Франклина Рузвельта — бронированный лимузин «Паккард Твелв» 14-й серии. Машина, покрашенная в белый цвет, очень понравилась вождю, однако он приказал в срочном порядке перекрасить ее в государственный черный цвет.

В середине 1936 г. в Северо-Американских Соединенных Штатах были закуплены первые автомобили скрытого бронирования «Паккард». Базовым шасси был «Паккард» в самой мощной версии — модели «Twelve», в 1936 г. он шел под обозначением 1408, а в 1937-м — на шасси 1508.

Друг от друга эти автомобили отличались конструкцией передних дверей (в 1937 г. они стали открываться по ходу движения), профилем бам-



Автомобиль «Паккард» И.В. Сталина на Потсдамской конференции. 1945 г.

перов и выступающим наружным багажником. Внутренние технические новинки были в установке независимой передней подвески, гидравлических тормозах. Все машины имели полностью бронированный изнутри кузов, толщина брони составляла 6,3 мм, имелись пулестойкие стекла толщиной 76 мм, поворотные форточки окон также были выполнены из пулестойкого стекла с металлической окантовкой. Автомобиль оснащался 180-сильным мотором. Помимо бронированных версий «Паккарда», использовались и обычные модели более поздних лет выпуска, вплоть до 1942 модельного года.

«Паккард» был основным автомобилем И.В. Сталина долгие годы. На «Паккарде» он приезжал на Тегеранскую, Ялтинскую и Потсдамскую конференции, осматривал поверженный Берлин. При этом Сталин постоянно повторял, что использование советской элитой автомобилей иностранного производства плохой пример.

Первопроходцем в создании советских легковых автомобилей стал ленинградский завод «Красный Путиловец», где к 1 мая 1933 г. были изготовлены первые шесть автомобилей, названные Л-1 («Ленинград-1»). Они представляли собой практически точную копию американского автомобиля «Бьюик-32-90». Но начать серийное производство так и не удалось из-за прихода на завод срочного заказа на производство пропашных тракторов.

Дальнейшие работы по отечественному лимузину, приняв за основу шасси автомобиля Л-1, под руководством главного конструктора Е.И. Важинского вел уже коллектив АМО (с 1 октября 1931 г. заводу присвоено

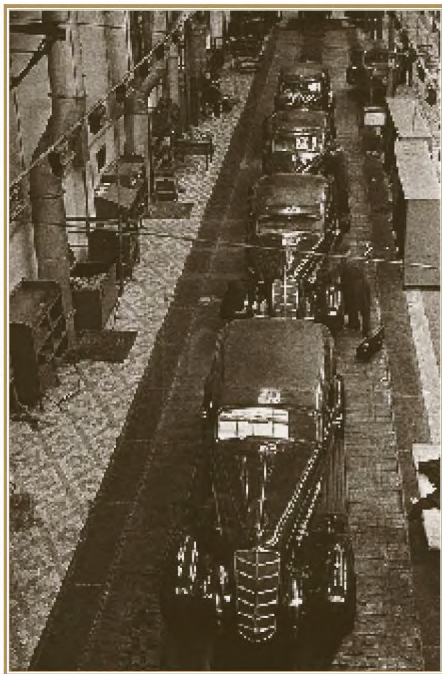


И.В. Сталин осматривает в Кремле автомобиль ЗИС-101. 1936 г.

имя Сталина — ЗИС). 16 декабря 1935 г. руководством страны была утверждена производственная программа по выпуску легкового автомобиля ЗИС-101. Первоначально была сделана попытка эксплуатации этого автомобиля в Особом гараже, однако в ЗИС-101 постоянно обнаруживались заводские недоработки, потребовавшие внесения некоторых конструктивных изменений. Проверка качества обновленных автомобилей проводилась в пробеге по маршруту Москва-Ленинград-Киев-Москва, из которого все они вернулись в полной исправности. 11 июня 1936 г. выпуск автомобилей ЗИС-101 был переведен в стадию серийного производства.

На капотах ЗИСов можно было находиться только идейно выверенному символу. Поэтому предложенная Сталиным идея сделать эмблему в виде развевающегося красного флага со звездой была реализована безоговорочно, и машина стала ездить под советским стягом. Также Сталин рекомендовал изменить наклон спинок откидных сидений, переставить плафоны внутреннего освещения и поменять «дворники» ветрового стекла с верхнего расположения на нижнее, установить перегородку из зеркального стекла между шофером и пассажирами.

Кузов представлял собой замысловатую конструкцию, состоящую из сотен деревянных деталей. В салоне применялось более десяти различных пород дерева: в конструкции кузова — бук, дуб, лиственница, ясень, а в основе сидений — сосна, береза, березовая фанера. Все это с помощью



Сборка автомобилей ЗИС-101 на конвейере

стальных кронштейнов увязывалось в цельный жесткий каркас, который ставился на готовое шасси, а затем обшивался отштампованными из стали кузовными панелями. В каркасах сидений каждая пружина индивидуально обшивалась тканевым противоскрипным мешочком. В крышу монтировалась сложная проволочная антенна для радиоприемника, что было впервые применено в СССР на серийном автомобиле. Впервые автомобиль оборудовался отопителем и радиоприемником. Пассажирский салон оснащался дополнительными откидными сиденьями (страпонтенами). Часть машин оснащалась внутренним телефоном для связи пассажиров с водителем при поднятом стекле перегородки.

В 1937 г. автомобиль ЗИС-101 демонстрировался на Всемирной выставке в Париже, где вызвал большой интерес.

При всех своих достоинствах автомобиль ЗИС-101 имел и ряд существенных недостатков. В сравнении с зарубежными аналогами наша машина была тяжелее на 600–700 кг, а 90-сильный двигатель для такого автомобиля был явно слабым. Эти показатели в июне 1940 г. даже стали предметом разбирательства правительственной комиссии. Модернизацию автомобиля в 1939–1940 гг. провел коллектив конструкторов во главе с Г.Г. Михайловым. В результате машина получила новое наименование — ЗИС-101А, возросла мощность двигателя до 116 л.с., внешние изменения коснулись облицовки радиатора, капота и эмблем.

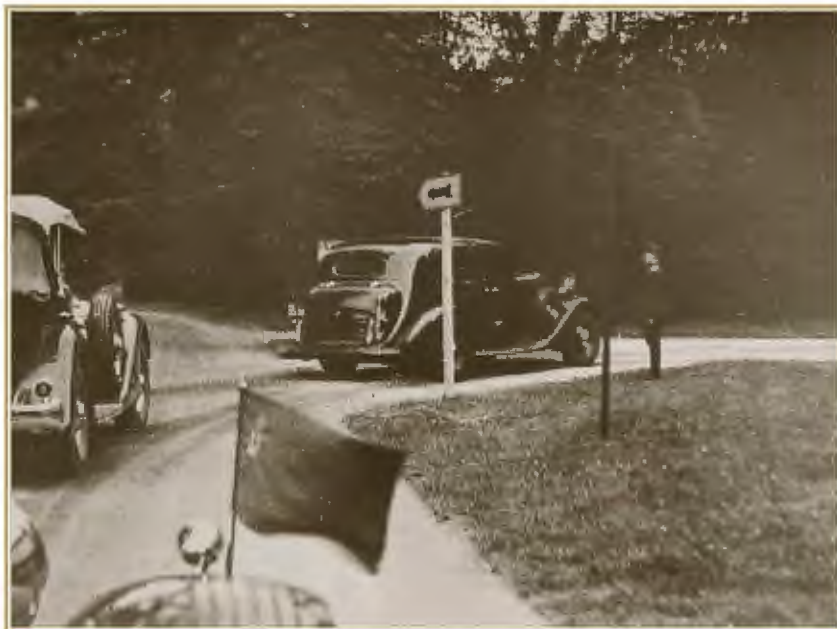


Поездка Верховного главнокомандующего И.В. Сталина в прифронтовую зону на автомобиле «Паккард». Картина неизвестного художника

ЗИС-101 был массовым автомобилем. Он эксплуатировался в автохозяйствах ряда наркоматов, таксомоторных парках, а также в качестве кареты «скорой помощи». За пять лет, с 1936 по 1941 г., было изготовлено 8752 автомобиля (включая ЗИС-101А и все модификации). Это больше, чем программа выпуска легковых автомобилей ЗИС (ЗИЛ) за последующие 60 лет.

28 июня 1940 г. Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило решение «Об организации производства легковых бронированных автомобилей на автозаводе им. Сталина», основой для которых должны были стать ЗИС-101. Модель получила рабочее название ЗИС-101Э «Экстра». Это была первая разработка такого рода в Советском Союзе. Использование «броневиков», конечно же, предполагалось в ГОНе.

В 1940 г. колонны персональных (основных) и оперативных автомашин объединили, создав единый коллектив, и ГОН (Гараж № 1) вошел в состав отделения автомобильного транспорта 1-го отдела НКВД СССР. Начальником гаража был назначен П.О. Удалов. Гараж № 1 располагался в Московском Кремле на улице Коммунистическая, 9. Из его состава была выделена особая автомобильно-гаражная группа, осуществлявшая обслуживание И.В. Сталина и располагавшаяся в Арсенале Московского Кремля в помещении бывшего конного манежа (эта постройка пострадала при бомбардировках Московского Кремля в 1941 г. и впоследствии была разобрана).



Потсдамская конференция. Автомобили ГОНа с членами советской делегации следуют на очередное заседание. 1945 г.

Весной 1941 г. руководство гаража и водители основных автомобилей ГОНа были аттестованы и получили специальные звания сотрудников ГУГБ НКВД СССР.

Всего перед войной Гараж особого назначения обеспечивал транспортное обслуживание 22 руководителей ВКП(б) и Советского государства (И.В. Сталин, В.М. Молотов, А.И. Микоян, М.И. Калинин, А.А. Андреев, А.С. Щербаков, Г.М. Маленков, В.В. Ульрих, А.Я. Вышинский, Н.А. Вознесенский, В.П. Потемкин, В.Н. Меркулов, А.Н. Булганин, Л.М. Каганович, К.Е. Ворошилов, Н.М. Шверник, Г. Димитров, М.М. Литвинов, Л.П. Берия, А.А. Жданов, С.М. Буденный, С.К. Тимошенко).

С началом боевых действий сотрудники ГОНа стали выполнять служебные обязанности в боевой обстановке, во фронтовых и прифронтовых районах, в непосредственной близости от мест боевых действий. В июне — августе 1941 г. ГОН начал осуществлять транспортное обслуживание Н.С. Хрущева, Г.К. Жукова, А.М. Василевского и Б.М. Шапошникова. На автомобилях закрасили все хромированные детали, сняли радиоприемники, установили специальные фары для езды в темное время суток. Часть машин, используемых для выезда на фронт и в прифронтовые районы, закамouflировали.

В годы Великой Отечественной войны Гараж особого назначения осуществлял автотранспортное обслуживание руководства страны во время



И.В. Сталин и другие руководители осматривают автомобили ЗИС-110
 в Московском Кремле

Тегеранской конференции (28 ноября — 1 декабря 1943 г.) и Ялтинской конференции (4—11 февраля 1945 г.), обеспечил транспортное обслуживание 13 визитов высоких иностранных гостей в Советский Союз (в том числе Уинстона Черчилля и Шарля де Голля), сотрудники ГОНа совершили более 110 поездок на фронт и в прифронтовые районы. В конце мая 1945 г. началась подготовка к первой после разгрома фашистской Германии встрече союзников на высшем уровне — Потсдамской конференции. Для обслуживания советской делегации ГОН направил в Германию 8 автомобилей, а также водительский и технический персонал.

В июне 1945 г. два водителя ГОНа были командированы в Читу для автотранспортного обслуживания Маршала Советского Союза А.М. Василевского в период войны с Японией.

С началом Великой Отечественной войны задачи автомобильных заводов резко поменялись, поэтому в июле 1941 г. производство автомобилей ЗИС-101 было приостановлено. Но уже 6 января 1942 г. Государственный Комитет Обороны СССР принял решение о восстановлении автомобильного производства в Москве, не нарушая темпов роста оборонной продукции. 19 сентября 1942 г. были начаты работы по созданию правительственного лимузина высшего класса ЗИС-110.

Верховный заказчик пожелал взять за образец лимузин фирмы «Паккард». Образцами для нового ЗИС-110 стали два американских «Паккар-

да» модели 180 с разными кузовами. Первые два экземпляра были готовы в 1944 г. 20 сентября 1944 г. Государственный Комитет Обороны утвердил образец новой 7-местной легковой автомашины, и 20 июля 1945 г. коллектив специально созданного механосборочного цеха № 6 (МСЦ-6) начал сборку первых автомобилей ЗИС-110. Три недели спустя состоялся пробег первой машины.

Большой представительский автомобиль ЗИС-110 стал первым новым легковым автомобилем, освоенным к производству после войны в нашей стране. Впервые в отечественном машиностроении были применены гидравлические толкатели клапанов, гипоидные шестерни главной передачи, привод к распределительному валу пластинчатой цепью, электрогидравлические стеклоподъемники. Также ЗИС-110 был оснащен гидравлическими тормозами и независимой подвеской передних колес. Трехступенчатая коробка передач с синхронизатором управлялась установленным на рулевой колонке рычагом. Бензиновый 8-цилиндровый рядный двигатель с рабочим объемом 6 л позволял автомобилю развивать значительную по тем временам скорость — 140 км/ч. Все основные компоновочные и художественные решения автомобиля ЗИС-110 прошли отработку кузова в авиационной аэродинамической трубе. ЗИС-110 был первым отечественным легковым автомобилем, на котором штатно не предусматривалась пусковая рукоятка, и любые прокрутки коленчатого вала двигателя производились исключительно с помощью электрического стартера.

Для оперативных целей автомобиль ЗИС-110 впервые в отечественной истории был оснащен средствами подвижной радиосвязи. Совместная работа Московского автозавода им. Сталина и Гаража особого назначения над ЗИС-110 на долгие годы связала эти коллективы в деле подготовки новых моделей легковых автомобилей высшего класса и совершенствования транспортного обеспечения руководства страны.

Автомобиль, оборудованный весьма комфортабельно (радиоприемник, хорошая звуко- и теплоизоляция, эффективная система отопления, перегородка между водителем и пассажирами), оказался тяжелым — 2575 кг. Сиденья представляли собой сложную конструкцию, мало того что каждая пружина в них была зашита в индивидуальный противоскрипный мешочек, так еще и матрас поверх пружин был с набивкой из гагачьего пуха. Чтобы наполнение пухом было равномерным, на заводе сконструировали специальную пушку, которая осуществляла набивку сидений выстрелом сжатого воздуха. Внимание уделялось любым мелочам. Так, при включении освещения приборов стрелка спидометра подсвечивалась и в зависимости от



Водитель Д.Н. Орлов возле автомобиля ЗИС-110Б в ожидании пассажира А.Н. Микояна во время командировки в Крым. 1953 г.

скорости меняла свой цвет: до 40 км/ч стрелка была зеленой, до 80 км/ч — желтой, а при 100 и более км/ч становилась красной. В автомобиле имелся 6-ламповый 5-диапазонный радиоприемник А-695. При регулировке тембра звучания менялся цвет освещения шкалы настройки: от голубого до красного. В инструкции указывалось: «...красный цвет — прием речи, белый цвет — прием пения, голубой цвет — прием музыки...». И далее пояснялось: «...при голубом цвете шкалы подчеркиваются басы, ударные инструменты, что дает приглушенный мягкий звук, особенно приятный при приеме музыки джаза».

За создание автомобиля ЗИС-110 руководитель проекта А.Н. Островцев, главный конструктор Б.М. Фитерман, конструкторы А.Н. Гусев и А.П. Зигель были удостоены звания лауреатов Государственной премии. В 1946 г. автомобиль прошел государственные испытания и встал на поток. С момента начала серийного производства было выпущено 2089 единиц (с модификациями).

Автомобиль выпускался в различных специальных модификациях, в том числе карета «скорой помощи» ЗИС-110А, фэтон ЗИС-110Б, заменивший лошадей на военных парадах, полноприводные версии ЗИС-110П с кузовами «лимузин» и фэтон».

Была разработана бронированная версия автомобиля, которой также занимался талантливый конструктор А.Н. Островцев. Первое время в заводских документах автомобиль именовался ЗИС-110С (специальный), а затем ему присвоили индекс ЗИС-115. Сегодня такой тип бронирования,



Автомобиль ЗИС-115, осуществлявший обслуживание И.В. Сталина.
1950 г.

выполненный в заводских условиях на стадии сборки автомобиля, называют заводской бронекapsулой. Тогда бронекapsула, или «Изделие 100», производилась на военном заводе и доставлялась в условиях повышенной секретности на ЗИС, где на нее и навешивалось небронированное оригинальное оперение, делавшее броневомобиль максимально неотличимым от обычного автомобиля.

Во многих источниках можно встретить ссылки лишь на более позднее использование этой идеи. Речь идет о броневомобилях ЗИЛ проекта «Тополь». Им отдается пальма первенства, хотя идея, как мы видим, была заложена гораздо раньше.

Для компенсации избыточного веса ЗИС-115 — автомобиль весил около 4150 кг (с небольшими вариациями, в зависимости от комплектации) — усиливалась подвеска; устанавливался задний мост с полуосями полностью разгруженного типа; двигатель был форсирован и развивал мощность до 162 л.с. против стандартных 140 л.с. На автомобиле имелись два аккумулятора, основной и резервный, оба шестивольтовые. Были установлены: двух- и трехтональные звуковые спецсигналы и дополнительная фара посередине бампера, используемая как дальний свет при выключенных основных и включенных габаритах в условиях плохой видимости. Все жизненно важные функции автомобиля дублировались. Например, дополнительная вибрационная система зажигания при выходе из строя основной системы зажигания позволяла плавно двигаться со скоростью 80–90 км/ч в течение 30 часов.



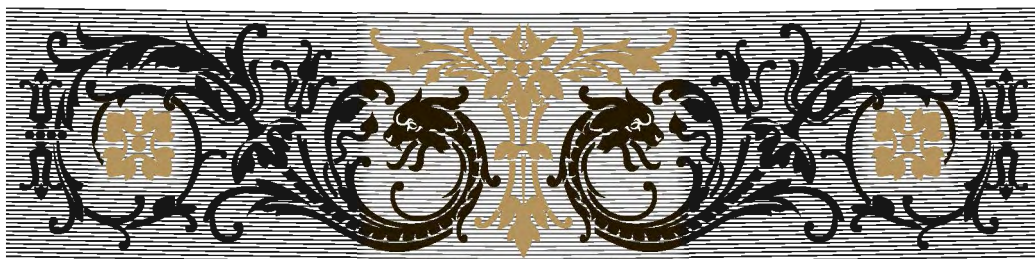
И.В. Сталин около своего автомобиля ЗИС-115. 7 ноября 1952 г.

Обе задние и правая передняя дверь были снабжены цепочками-ограничителями для устранения возможности самопроизвольного открытия на ходу. Автомобиль мог легко трогаться и передвигаться со скоростью чуть выше 100 км/ч, но не более, при его недостаточно совершенных тормозах. Диаметр колес был увеличен лишь на один дюйм: специальная резина, разработанная на Ярославском шинном заводе, имела размер 7.50-17. Более выпуклые колпаки скрывали усиленные ступицы колес. К другим особенностям относились пулестойкие стекла толщиной 70 мм с гидроподъемниками во всех дверях, поворотные форточки передних дверей. Все было продумано — вплоть до таких мелочей, как сменные капсулы с силикателем, препятствующим запотеванию стекол. На двух первых машинах 1947 г. устанавливались стекла толщиной в 95 мм, но затем решили не перегружать машину и обойтись 70-миллиметровыми. Интересно, что все пулестойкие стекла были плоскими, как и на стандартном автомобиле, за исключением заднего, немного изогнутого. Из этого трудного положения конструкторы ЗИСа вышли оригинальным образом: снаружи поместили обычное гнутое стекло, под которым расположили пулестойкое, с рамкой и внутренним оформлением под оригинал.

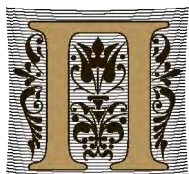
Бронеавтомобили выпускались с 1947 по 1956 г., было изготовлено примерно 55 экземпляров. Примечательно, что этот автомобиль находился в эксплуатации в СССР до 1982 г.

По свидетельству очевидцев, любимым местом Сталина в автомобиле было откидное (жесткое) сиденье, справа по ходу движения, где больше пространства, чем даже на заднем сиденье. Когда с ним ехали гости, они садились только на заднее кресло. На момент своего создания автомобиль ЗИС-115 скрытого бронирования был самым защищенным и безопасным лимузином главы государства. С 1947 г. Сталин начал использовать эту модель, как основной служебный автомобиль, но и от полюбившегося «Паккарда» не отказывался до самой смерти.





ГАРАЖ ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ В ПЕРИОД ХРУЩЕВСКОЙ «ОТТЕПЕЛИ». 1954–1964 гг.



осле смерти И.В. Сталина и прихода к власти Н.С. Хрущева в стране наступила «оттепель».

При этом активно проводилась реорганизация органов государственной власти СССР. Изменялась и организационная подчиненность ГОНа. В 1953 г. гараж вошел в состав 9-го управления Главного управления охраны МВД СССР, а с 1954 г. ГОН находился в составе 9-го управления КГБ при Совете министров СССР.

Перемены в стране коснулись и принципов обеспечения безопасности при автотранспортном обслуживании руководства государства. Никита Хрущев считал, что ему нечего опасаться в своей стране, и потому с конца 1953 г. автомобили со специальной защитой кузова практически перестали использоваться.

Вообще Хрущев любил автомобили, особенно американские. В 1938 г. тогдашний первый секретарь ЦК КП(б) Украины развезжал на 12-цилиндровом «Линкольн Зефир», а после войны пересел на открытый «Кадилак Флитвуд» из ставки Гитлера под Винницей (до войны машина 1939 г. выпуска возила по дорогам Германии посла США, но когда американское посольство было закрыто, «Кадилак» национализировали и передали лично фюреру). На официальные мероприятия будущий генсек приезжал на служебном ЗИС-110, но



Н.С. Хрущев выступает перед тружениками сельского хозяйства с автомобиля ЗИС-110Б

водить личный «Кадиллак» старался как можно чаще. И даже забрал его с собой из Киева, когда перешел на работу в столицу. В Москве «американца» пришлось продать — за Хрущевым закрепили ЗИС-115 и открытый ЗИС-110Б.

Большую популярность у нового руководства страны приобрели открытые автомобили. Например, полноприводный ЗИС-110П с кузовом фэтон использовался для поездок Н.С. Хрущева по колхозным полям и на охоте.

Став руководителем государства и побывав на Женевской конференции глав государств-победителей в 1955 г., генсек удивился, насколько совершенен огромный открытый «Крайслер» Эйзенхауэра и насколько устарел советский ЗИС-110. Никита Сергеевич отдал распоряжение как можно скорее создать нечто подобное, и на сменившем имя автозаводе им. Лихачева началась работа над новой машиной — ЗИЛ-111.

Первые опытные образцы 111-й модели собрали в начале 1957 г., а уже с ноября началось мелкосерийное производство. В 1958 г. на международной выставке в Брюсселе ЗИЛ-111 получил почетный диплом. В конце того же года машина с небольшими изменениями пошла в серию. Правда, выпуск машин был ограниченным и составлял всего 10–12 штук в год.

По своей конструкции ЗИЛ-111 был не просто шагом вперед по сравнению с ЗИС-110, это был рывок. Впервые на серийный отечественный



Автомобиль ЗИЛ-111 на фоне Московского Кремля

автомобиль была установлена двухступенчатая автоматическая коробка передач с кнопочным (селекторным) управлением. Семиместный лимузин имел карбюраторный 8-цилиндровый V-образный двигатель с рабочим объемом 6 л, мощностью 200 л.с. Максимальная скорость составляла 170 км/ч при контрольном расходе топлива 19 л/100 км. Автомобиль стал значительно ниже. За счет увеличившейся ширины кузова и перепланировки салона места в машине стало больше, соответственно пассажиры смогли разместиться значительно удобнее, чем в ЗИС-110. Впервые на нашем автомобиле были использованы бескамерные шины низкого давления. Новый, современный автомобиль изобиловал хромом и изогнутыми линиями. Естественно, этот автомобиль не имел специальной защиты кузова.

В 1959 г. в серию пошла модификация ЗИЛ-111 с полностью отечественной установкой для кондиционирования, названная ЗИЛ-111А. Внешне ЗИЛ-111А можно было отличить по заднему стеклу меньших размеров, это изменение связано с установкой в боковых частях заднего окна воздухопроводов кондиционера. Всего с 1958 по 1962 г. было построено около 60 автомобилей ЗИЛ-111 и ЗИЛ-111А.

На военных парадах место ЗИСов также заняли автомодели нового поколения — ЗИЛ-111В, которые выезжали на Красную площадь вплоть до 1967 г.

Наибольшую известность этот автомобиль получил благодаря своей работе во время встреч высоких зарубежных гостей и советских космонавтов. Именно на автомобиле ЗИЛ-111В водители ГОНа 14 апреля 1961 г. встречали первого космонавта планеты Ю.А. Гагарина в аэропорту Внуково и доставили его в сопровождении почетного эскорта в Московский Кремль.



Н.С. Хрущев в автомобиле ЗИЛ-111В с первым космонавтом Ю.А. Гагариным. 1961 г.

Советский автопром во второй половине 1950-х — начале 1960-х гг. активно осваивал новые модели, среди которых, наряду с ЗИЛ-111, были такие машины, как ГАЗ-21 и ГАЗ-13, которые интенсивно использовались в ГОНе.

Место «младшей сестры» правительственного ЗИЛа заняла «Чайка» — ГАЗ-13. На этом автомобиле применили новаторские для отечественной промышленности решения: мощнейший верхнеклапанный двухрядный 5,5-литровый двигатель, автоматическую коробку передач, 4-камерный усовершенствованный карбюратор, усилитель тормозов, гидроусилитель руля, возможность поднимать и опускать стекла с помощью кнопок и многое



Автомобиль ГАЗ-13 «Чайка» во дворе ГОНа. 1950-е гг.

другое. Рама автомобиля стала Х-образная, на которой уже не было лонжеронов, а сам кузов крепился в 16 точках. Несмотря на то, что «Чайки» были достаточно габаритными автомобилями, усовершенствованная система отопления отлично обогревала такой большой салон, а встроенный перчаточный ящик, электроприкуриватель, пепельницы, качественный радиоприемник и мощные задние динамики только увеличивали комфорт, делая пребывание в автомобиле настоящим наслаждением для того времени. Автомобиль неоднократно совершенствовался. В середине 1962 г. «Чайка» претерпела первую серьезную модернизацию, которая коснулась не только внешнего вида, но и технических характеристик. Комфортабельность возросла за счет нового приемника с регуляторами на заднем диване и более дорогой обивки салона в приглушенно-зеленых тонах. Дизайнеры поставили на колеса новые диски, а вместо старого карбюратора К-113 — более производительный К-114. В 1963 г. конструкторы сделали передние фары цельными, немного изменили форму бамперов и улучшили бамперную облицовку. В таком виде «Чайка» выпускалась около 10 лет до следующей серьезной модернизации.

«Чайка» интересным образом повлияла и на судьбу своего «старшего брата». К 1961 г. на автозавод им. И.А. Лихачева (ЗИЛ) пришло распоряжение о создании нового автомобиля для руководства страны. Изменение внешности автомобиля было произведено по желанию Хрущева, который заметил, что автомобиль главы государства (ЗИЛ-111А) не отличается от машины председателя обкома (ГАЗ-13 «Чайка»). Решено было не копи-



Торжественная встреча космонавтов. В кортеже автомобили ЗИЛ-111В и ГАЗ-13



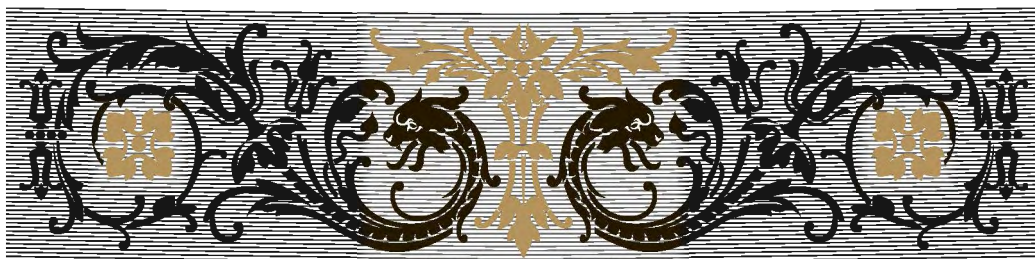
Автомобиль ЗИЛ-111Г на фоне Московского Кремля. 1960-е гг.

ровать какой-то конкретный образец, а, используя отдельные стилистические решения зарубежных аналогов, создать свой автомобиль. Он был готов в декабре 1962 г., получив 4-фарное освещение. Конструкторы пошли на компромисс, изменив переднее и заднее оперение ЗИЛ-111 без затрагивания основы самого кузова. Конструктивно автомашина осталась идентична своей предшественнице, но с полностью измененным дизайном передней и задней частей. Центральная часть осталась нетронутой, за исключением стреловидного молдинга на наружных панелях дверей. Автомобиль пошел в серию в декабре 1962 г. и получил название — ЗИЛ-111Г.

Четыре фары освещения делали его более монументальным и тяжеловесным на вид. Развернутая надпись «Зил сто одиннадцать» на заднем крыле уступила лаконичной «ЗИЛ-111». Выпускались автомобили, как и ранее, небольшой серией, всего с 1962 по 1967 г. было изготовлено около 30 машин.

Автомобили хрущевского периода ярко характеризуют облик своего времени, когда страна взяла курс на повышение открытости во внутренних делах и международных отношениях, снижение накала холодной войны. Это было время начала покорения космического пространства и стремительного развития науки и техники в преодолевшем последствия тяжелейшей войны Советском государстве.





НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ ГАРАЖА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ В ЭПОХУ Л.И. БРЕЖНЕВА. 1964—1982 гг.



1964 г. в СССР произошла смена власти. Впервые она не была связана со смертью предыдущего лидера и не повлекла за собой серьезной перемены курса. Хотя формально и было провозглашено возвращение к ленинским принципам коллективного руководства, фактически у руля государственной власти встал новый лидер — Леонид Ильич Брежнев. И в автотранспортном обслуживании руководства страны не произошло резких поворотов, смены стилей и марок автомобилей.

Как раз в год прихода к власти Л.И. Брежнева была изготовлена модификация правительственного автомобиля с кузовом «кабриолет», названная ЗИЛ-111Д. Первая модель была собрана в июле 1964 г., а всего за время ее производства до 1967 г. было построено около 12 автомобилей, из них 8 черного и 4 серо-голубого цвета. ЗИЛ-111Д серо-голубого цвета неизменно участвовали в военных парадах до середины 70-х гг.

Руководством страны, как и ранее, использовались автомобили, не имевшие специальной защиты кузова, хотя вопрос повышения защищенности охраняемых лиц всегда был на первом месте в работе ГОНа. В частности, с подачи 9-го управления КГБ при СМ СССР была запланирована и бронированная модификация автомобиля ЗИЛ-111Г, получившая индекс ЗИЛ-116, но построена она так и не была.



Автомобиль ЗИЛ-111Д обеспечивает зарубежный визит Л.И. Брежнева



Автомобиль ЗИЛ-111Г, подвергшийся нападению террориста.
На фотографии отмечены места попадания пуль

Вместе с тем история преподала сотрудникам государственной охраны печальный урок 22 января 1969 г. В этот день в 14 часов 13 минут при въезде правительственного кортежа в Боровицкие ворота Московского Кремля террорист В.И. Ильин произвел 16 выстрелов из двух пистолетов по второй автомашине кортежа ЗИЛ-111Г, государственный номер МЮ 28-94. Террорист хотел совершить покушение на Л.И. Брежнева. Стреляя по второму автомобилю, он полагал, что именно в нем едут руководители советского правительства, но ошибся, обстреляв автомобиль, в котором находились



Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев садится в автомобиль ЗИЛ-114

космонавты СССР Г.Т. Береговой, А.Г. Николаев, В.В. Николаева-Терешкова и А.А. Леонов. В результате 11 пуль попали в машину. При этом был смертельно ранен водитель автомобиля ГОНа Илья Ефимович Жарков (скончался 31 января). Вовремя среагировавший и перекрывший террористу сектор обстрела мотоциклист почетного эскорта В.А. Зацепилов получил ранение. Одна пуля попала и в пассажира — А.А. Леонова, задев за шинель и оставив на уровне груди заметный след.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1969 г. старшина сверхсрочной службы И.Е. Жарков был посмертно награжден орденом Красного Знамени, а мотоциклист почетного эскорта сержант сверхсрочной службы В.А. Зацепилов удостоен ордена Красной Звезды. В память о погибшем товарище ветераны ГОНа каждый год 31 января (день смерти Жаркова) собираются на Головинском кладбище г. Москвы. Вместе с ветеранами почтить память Ильи Ефимовича Жаркова приходят и молодые, действующие сотрудники подразделения.

Однако даже неудавшееся покушение не заставило руководство страны пересесть на защищенные автомобили. И новый правительственный автомобиль снова не получил специальной защиты кузова.

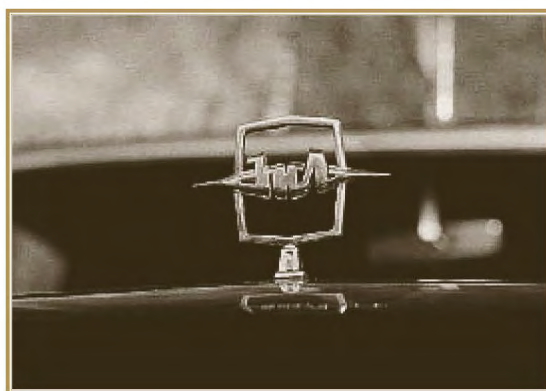
Работы по созданию нового автомобиля ЗИЛ-114 велись параллельно с разработкой модернизированной версии ЗИЛ-111Г. Кузов, двигатель и вся ходовая часть были спроектированы заново. Внешний вид и интерьер

салона оказались настолько удачными, что стиль, в котором они создавались, сохранился на всех последующих моделях. Кузов машины получил современные угловатые очертания, которые распространялись в мире в 1960-е гг. Впервые на автомобиле были применены вентилируемые тормозные диски, трехступенчатая автоматическая коробка передач, передняя независимая подвеска с торсионом в качестве упругого элемента. Впервые в практике производства для двигателя ЗИЛ-114 был разработан и изготовлен блок цилиндров из алюминиевого сплава, позволивший значительно снизить массу двигателя, при этом мощность мотора возросла до 280 л.с. С 1974 г. двигатели ЗИЛ-114 комплектовались экранированной системой зажигания, которая защищала от помех не только радиоприемник, но и аппаратуру специальной связи, устанавливаемую в автомобилях. Все основные системы, влияющие на безопасность автомобиля, были продублированы.

Заводчане подготовили новый лимузин ЗИЛ-114 к 50-летию Октябрьской революции. В 1967 г. первые автомобили поступили в ГОН.

Принятая форма казалась устойчивой, стабильной, даже несколько консервативной, эти черты характеризуют лучшие образцы правительственных автомобилей. Внешность автомобиля немного изменилась в 1969 г., когда круглые сдвоенные фары получили квадратное оформление, в облицовке радиатора укрупнили рисунок, изменились задние фонари и немного интерьер. Конструкция многих узлов и агрегатов лимузина оказалась настолько удачной, что переходила в неизменном виде и на последующие модели. Модель ЗИЛ-41047, например, 17 лет спустя, более чем на 50% состояла из деталей ЗИЛ-114.

Интересно, что капотный значок с логотипом завода-изготовителя начал устанавливаться на автомобилях высшего (представительского) класса, начиная именно с модели ЗИЛ-114. Так сложилось, что все автомобили АМО, ЗИС, ЗИЛ украшали аутентичные разностильные эмблемы, а официальные заводские бланки содержали лишь изображения присво-



Накапотная эмблема автомобиля ЗИЛ-114



Автомобиль ЗИЛ-117В

енных заводу орденов Ленина и Трудового Красного Знамени. Эмблему для ЗИЛ-114 — вписанную в ромб аббревиатуру ЗИЛ на фоне горизонтального или вертикального прямоугольника — создал конструктор-кузовщик Илья Сухоруков. Работа понравилась руководству завода, и 15 января 1972 г. был подписан соответствующий приказ. Эта дата считается официальным днем рождения логотипа ЗИЛ. Кстати, капотные эмблемы и фигурки носят название — маскоты.

Водители ГОНа при этом заметили, что изображение капотной эмблемы из автомобиля читается в зеркальном отражении, как ЛИБ (Леонид Ильич Брежнев).

Модель ЗИЛ-114 находилась в производстве с 1967 по 1976 г. и со всеми модификациями была изготовлена в 120 экземплярах. Руководство завода проявляло озабоченность перспективами развития производства автомобилей высшего класса, создания новых моделей и расширения ассортимента. Для сравнения, ранее производство автомобилей ЗИС-110 составляло по 300 автомобилей в год. Однако объем производства легковых автомобилей на заводе постоянно уменьшался. Ежегодно ГОН получал для обновления автопарка 22–24 автомобиля семейства ЗИЛ. Такой малосерийный выпуск сохранился на заводе практически до 1991 г.

В 1970 г. на базе автомобиля ЗИЛ-114 подготовили пятиместную модификацию ЗИЛ-117 с уменьшенной до 3300 мм колесной базой. Эти автомобили поступили в ГОН в 1971 г. Более маневренный и скоростной ЗИЛ-117 легко шел в колонне сопровождения основных машин. По конструкции этот автомобиль был почти во всем унифицирован с базовым ЗИЛ-114.



Автомобиль ЗИЛ-118К «Юность»

С 1972 по 1976 г. выпускался «кабриолет» ЗИЛ-117В, предназначенный в основном для участия в военных парадах и торжественных проездах.

Отдельное место в ряду автомобилей, работавших в ГОНе, занимает многоместный легковой автомобиль или, по более современной классификации, микроавтобус ЗИЛ-118К «Юность», поступивший на службу в гараж в 1971 г. Заслуживает внимания история создания этой машины. Еще в 1959 г. группа молодых конструкторов под руководством начальника производства завода Н.Ф. Гринчара на общественных началах решила создать проект малогабаритного автобуса. К этому времени было свернуто производство автомобилей ЗИС-110, которые собирались тиражами до 300 автомобилей в год. Сменившие их ЗИЛ-111 изготавливались по 9–15 автомобилей ежегодно. Чтобы загрузить высвободившиеся производственные мощности, а также удешевить производство дорогостоящих лимузинов ЗИЛ-111, было предложено выпускать на его агрегатах небольшой комфортабельный автобус. Первая «Юность» была построена в 1961 г. С 1961 по 1970 г. удалось построить 7 машин. Высочайшую оценку автобус «Юность» получил на XVIII Международной автобусной неделе, проходившей со 2 по 5 мая 1967 г. во французском городе Ницца, завоевав 12 призов, в том числе приз Президента Французской Республики — Севрскую вазу и бронзовую медаль комиссариата по туризму.

После проведенной модернизации в 1970 г. автобус стал называться ЗИЛ-118К, и до 1994 г. изготовили различные модификации в количестве 86 штук. Несколько автомобилей ЗИЛ-118К эксплуатировались в ГОНе. Проект «Юность» закрывали и пытались возродить несколько раз, но до



Л.И. Брежнев за рулем своего автомобиля «Линкольн Континенталь».

массового производства дело не дошло. Последние машины, уже с индексом «3207», были выпущены в 1994 г.

Необходимо отметить, что из всех высших советских руководителей Л.И. Брежнев был, пожалуй, наиболее страстным поклонником автомобилей. Еще в конце 1930-х гг. тогда еще молодой руководитель в Днепропетровском обкоме компартии, Леонид Ильич получил американский автомобиль «Бьюик 90 Лимитед», став с этого момента заядлым автомобилистом. Летом 1944 г., когда будущий генсек служил в политотделе 18-й армии, разведчики обнаружили немецкий автомобиль «Опель Капитан» и научили Брежнева водить машину. Леонид Ильич очень любил сам ездить за рулем и с удовольствием катал на машине своих родственников и гостей, отбирая руль у шофера ГОНа. «С Брежневым за рулем мы помчались на большой скорости по узким извилистым сельским дорогам, так что можно было только молиться, чтобы на ближайшем перекрестке появился полицейский и положил конец этой рискованной игре. Но это было слишком невероятно», — вспоминал поездку на подаренном «Кадиллаке» госсекретарь США Генри Киссинджер. К своему закату генсек владел почти полусотней разнообразных машин разных марок, почти все из них были ему подарены. В гараже Брежнева были, в частности, «Кадиллак Эльдorado» и «Линкольн Континенталь», подаренные президентом США Р. Никсоном, «Мазерати Кватропорте» от компартии Италии, «Роллс-Ройс Шадоу» от американского предпринимателя Арманда Хаммера и множество других машин.



Предрейсовый осмотр автомобиля «Мерседес-Бенц 600» во дворе ГОНа,
слева автомобиль ЗИЛ-117

Очень нравились Леониду Ильичу автомобили «Мерседес». В марте 1968 г. для него был закуплен автомобиль «Мерседес-Бенц 280». А уже в 1970 г. на подписании договора между СССР и ФРГ канцлер Германии Вилли Брандт преподнес Брежневу черный «Мерседес-Бенц-600». Серия этих автомобилей была строго ограничена. Их было изготовлено всего семь, а шестидверных — два, один из которых достался Брежневу, а второй — императору Японии.

После состоявшейся в Москве в 1973 г. выставки в Сокольниках у Леонида Ильича появился автомобиль модели «Мерседес-Бенц 350SE (V116)». Брежнев так восторгался голубым двухтонным лимузином, что руководство фирмы вынуждено было подарить машину советскому лидеру. Брежнев всегда водил этот автомобиль сам. С 1970-х гг. автомобили знаменитой немецкой марки стали постоянно эксплуатироваться в ГОНе (пока еще не на главных ролях). С 1975 по 1977 г. в ГОН поступили 3 автомобиля «Мерседес-Бенц 450SEL (V116)». В 1979 г. в гараж поступили 2 автомобиля «Мерседес-Бенц 350SEL (V126)» и 1 автомобиль «Мерседес-Бенц 600SEL (W100)» со специальной защитой кузова. В 1981—1982 гг. гараж пополнился еще 8 автомобилями «Мерседес-Бенц 500SEL (V126)», 4 из которых были со специальной защитой кузова.

Несмотря на любовь Брежнева к иностранным машинам, официальным автомобилем советского руководства неизменно оставался ЗИЛ.

В 1976 г. на укомплектование ГОНа поступили автомобили ЗИЛ-115 (другое обозначение ЗИЛ-4104). Новая машина, являясь глубокой мо-



Подготовка к обслуживанию зарубежной делегации автомобиля ЗИЛ-4104 в гараже под Большим Каменным мостом шоферами ГОНа Е.А. Сергеевым (слева) и А.Н. Дейковым

дернизацией ЗИЛ-114, хотя и сохранила конструктивную преемственность, но по всем показателям превосходила своего предшественника, получив модернизированный кузов, новый интерьер и двигатель с увеличенным до 7,7 литра рабочим объемом, мощностью 315 л.с. Базовый лимузин ЗИЛ-4104 выпускался с 1976 по 1984 г., со всеми модификациями изготовили 133 автомобиля. На основе базового построили 3 санитарных автомобиля ЗИЛ-41042, автомобили специальной связи ЗИЛ-41043 и ЗИЛ-41046.

Именно в семействе «4104» возобновилась практика постройки бронированных версий правительственных лимузинов. Одним из стимулов к этому послужила попытка покушения на Л.И. Брежнева 22 января 1969 г. Другой причиной возобновления производства бронированных ЗИЛов послужило обращение Рауля Кастро, который в 1980 г. попросил К.У. Черненко предоставить для нужд кубинской службы безопасности два бронированных ЗИЛа. При этом зарубежным друзьям, вероятно, не было известно об отсутствии бронированных машин в СССР. После доклада Л.И. Брежневу задача была конкретизирована в распоряжении Совета министров СССР от 21 апреля 1981 г. № 732-рс. Заводские проектные работы по бронированному автомобилю получили название — проект «Тополь». Бронированный автомобиль был готов к 1982 г. и полу-



Автомобиль ГАЗ-14 «Чайка»

чил индекс ЗИЛ-4105. Основой кузова являлась бронированная капсула, поднявшая полную массу машины до 5700 кг. Внешне выглядевший как стандартный ЗИЛ-4104, «броневик» мог противостоять стрелковому оружию, а также защитить пассажира от осколков гранаты. Две первые бронированные капсулы пошли на тестовые экземпляры машин ЗИЛ-4105, имевшие облик базовой машины ЗИЛ-4104. С этого времени автомобили со специальной защитой кузова вновь начали на постоянной основе использоваться ГОМом для автотранспортного обеспечения руководителей государства.

В брежневский период продолжалось и сотрудничество Гаража особого назначения с ГАЗом. К началу 1970-х гг. дизайнеры вновь принялись за модернизацию. На этот раз на ГАЗ-13 были установлены уникальные боковые зеркала с ножкой и возможностью регулировки положения. Спустя несколько лет в салоне появилась деревянная обивка, для диванов использовался качественный велюр светло-коричневого цвета, а также был установлен новый транзисторный радиоприемник. Таких экземпляров сошло с конвейера совсем немного, но некоторые из них успели поработать в ГОНе.

В 1977 г. им на смену пришли новые автомобили ГАЗ-14 «Чайка» (поступали в ГОМ с 1978 г.). Высокий технический уровень и энергооборуженность дополнялись комфортом этого красивого представительского



Испытания автомобиля ГАЗ-24-95 на бездорожье

автомобиля, оснащенного 8-цилиндровым 220-сильным двигателем с рабочим объемом 5,5 литра. Новая «Чайка» имела рамную конструкцию. Несмотря на значительную массу — чуть более 2500 кг, машину можно было разогнать до 180 км/ч. Подвеску передних колес сделали независимой пружинной, задних — зависимой рессорной. ГАЗ-14 укомплектовали гидромеханической трансмиссией с трехступенчатой коробкой передач. Отсутствие выступающих порогов пола и высокие дверные проемы обеспечивали свободный вход и выход пассажирам. Именно на этой газовской модели впервые появились гидротолкатели клапанов двигателя, бесшкворневая передняя подвеска, фарочистители, замки дверей с электромагнитной блокировкой, ремни безопасности с инерционными катушками, закрытая система охлаждения с антифризом и электровентилятором радиатора, тормозная система с двумя ступенями усиления в гидроприводе, дисковые тормоза, стереорадиосистема с магнитофоном и дистанционным управлением, энергопоглощающие панели обивки кузова из пенополиуретана, обогрев заднего стекла. Для сборки «Чайки» ГАЗ-14 и изготовления его узлов на заводе создали специальное производство малых серий — ПАМС, где «Чайки» собирали в количестве, не превышающем в среднем 100 штук в год.

Инженерами ГАЗа была разработана и другая нестандартная машина, эксплуатировавшаяся в ГОНе непосредственно в интересах «первого

лица». Как известно, наряду с любовью к автомобилям Л.И. Брежнев питал особую страсть к охоте. По этой причине в ГОНе появилась полноприводная «Волга». Инженеры Горьковского автозавода оснастили седан ГАЗ-24 трансмиссией от ГАЗ-69 (при этом кузов оставался несущим), благодаря чему появилась уникальная по проходимости и комфорту машина, идеально подходившая для выездов генсека на лесные охотничьи угодья.

На протяжении 18 лет стоял у руля Советского Союза Л.И. Брежнев. Можно по-разному относиться к этой эпохе, которую принято называть «застоем». Следует, однако, отметить, что отечественный автопром за эти годы произвел на свет немало хороших и интересных моделей машин, многие из которых еще и сегодня можно увидеть на дорогах нашей страны.





ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТА ПЕРВЫХ ЛИЦ ГОСУДАРСТВА В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ СССР



силу коротких сроков правления Юрий Владимирович Андропов и Константин Устинович Черненко никакими автомобильными предпочтениями современникам не запомнились.

Впрочем, для Андропова автозавод им. И.А. Лихачева (ЗИЛ), путем модернизации 115-й серии, успел создать очередную генерацию правительственных лимузинов, автомобиль ЗИЛ-41045. Эти машины поступили на укомплектование ГОНа в 1983 г. Базовый автомобиль выпускался до 1986 г., отличаясь от ЗИЛ-4104 в основном лишь измененным оформлением передней и задней частей машины (фарами, подфарниками и задними фонарями). В июле 1985 г. на базе двух автомобилей семейства ЗИЛ-41045 были построены автомобили специальной связи «Дружба», получившие индекс «41049».

С 1984 г. на укомплектование ГОНа поступали бронированные машины серии 41045, получившие индекс ЗИЛ-41051.

К середине 1980-х гг. в Советском Союзе стали наблюдаться кризисные явления в экономической и социальной сферах. Это выразилось в падении темпов роста промышленного и сельскохозяйственного производства, снижении уровня жизни населения, усилении коррупции, развитии



Автомобиль ЗИЛ-41045 движется к Большому Москворецкому мосту

теневого экономики, нарастании социальной апатии. В общественном сознании зрело понимание необходимости перемен. Их начало связывали с именем М.С. Горбачева, который в марте 1985 г. стал генеральным секретарем ЦК КПСС.

Инертность экономики и промышленности можно наглядно увидеть на примере ЗИЛа, который даже в таком деле, как создание автомобилей для высшего руководства страны, уже отставал от зарубежных коллег. В 1986 г. в ГОН поступили новые автомобили ЗИЛ-41047, которые снова оказались результатом модернизации предыдущей машины. Изменения опять-таки коснулись только внешности — крыльев, хромированных деталей, фар и фонарей. Впервые на отечественном серийном легковом автомобиле был установлен капот из алюминия. Принципиальные конструктивные изменения затронули крепеж и замки открывания капота. Автомобиль получил регулировки положений задних сидений, подъем и опускание стекол в дверях и перегородки за передними сиденьями — при помощи электродвигателей с кнопочным управлением. Он комплектовался двумя климатическими установками, стереофонической магнитолой с шестью динамиками. ЗИЛ-41047 — один из самых длинных серийных автомобилей мира: его колесная база составляла 3880 мм, а длина 6330 мм. Под стать размерам и большая снаряженная масса — 3335 кг. На его агрегатах параллельно изготавливались и пятиместные седаны ЗИЛ-41041 (база была сокращена до 3300 мм, а длина ограни-



М.С. Горбачев в автомобиле ЗИЛ-41047

чивалась 5750 мм), было построено несколько санитарных универсалов с неизменным индексом — 41042, автомобиль специальной связи ЗИЛ-41049 «Дружба» и др.

На основе «тяжелых» ЗИЛ-41051 было начато производство бронированной модели с внешностью базового ЗИЛ-41047. Эти автомобили со специальной защитой кузова получили наименование ЗИЛ-41052, а на части бронемашин первого выпуска поменяли внешнее оперение под стать новой модели.

Значительная масса автомобиля (более 5 т) обусловила внесение конструктивных изменений в переднюю подвеску (оригинальные рычаги и торсионы усиленного исполнения) и рулевое управление (рулевой механизм, рулевая трапеция, насос гидроусилителя руля с повышенным давлением). Были усилены рессоры, балка заднего моста, разработана оригинальная рабочая тормозная система со скользящими скобами, обеспечивающая высокую эффективность торможения, разработан и установлен топливный бак с защитой от возгорания и взрыва. Автомобиль теперь имел не просто отдельный кондиционер, но и полноценный климат-контроль. С учетом массы и необходимых скоростных характеристик пришлось создавать уникальные бескамерные шины 250/70R16 моделей И-283 и И-290 (зимний вариант с шипами противоскольжения). По европейскому стандарту степень защиты автомобиля ЗИЛ-41052 — это среднее между высшими уровнями В6 и В7, а по российскому ГОСТ Р50963-96т — это 5-й класс защиты.



М.С. Горбачев и Р.М. Горбачева после посещения резиденции папы римского проходят к автомобилю ЗИЛ-41052

Стоит отметить, что на момент начала выпуска автомобиля ЗИЛ-41052 он не имел аналогов в мире. ЗИЛ-41052 стал последним бронированным правительственным лимузином. Последнее заводское шасси под номером 013 было передано в ГОН 4 декабря 2003 г.





ИСТОРИЯ ГАРАЖА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ В ПЕРВОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. 1991–2000 гг.



приходом к власти Б.Н. Ельцина была перевернута еще одна страница в истории нашего государства и началась история современной России. Однако задачи по обеспечению безопасности и автотранспортному обслуживанию высшего руководства страны не утратили свою актуальность. 25 октября 1991 г. было создано Главное управление охраны Российской Федерации, в котором образована Транспортная служба. С июня 1992 г. на базе Транспортной службы был сформирован 8-й отдел ГУО России, в который вошли все подразделения бывшего 8-й отдела 9-го управления КГБ СССР, в том числе и ГОН. Гараж особого назначения продолжал выполнять задачи уже в составе новых государственных структур, в изменившихся социальных и экономических условиях.

В 1994 г. была предпринята попытка изготовить автомобиль со специальной защитой кузова в сотрудничестве с иностранными партнерами. Три базовых автомобиля ЗИЛ-41047 были отправлены в Германию для последующего бронирования двух из них. Все работы проводились на известной немецкой фирме «TRASCO Bremen». Автомобиль разбирался до основания, а затем собирался с установкой защитных материалов. По такой технологии были собраны два автомобиля, получившие



ЗИЛ-41047ТБ. 1994 г.

индекс ЗИЛ-41047ТБ, где буквы ТБ расшифровывались как «ТРАСКО Бремен». Полученные в декабре 1995 г. бронев автомобили были изучены и испытаны. Испытания выявили ряд недостатков, как по установке защиты, так и по общему техническому состоянию. Машины были отправлены на ЗИЛ, где до 1997 г. их постоянно дорабатывали, повышая комфорт пассажиров, плавность хода, устанавливая подогреватели двигателя и салона «Вебасто», опускаемые пулестойкие стекла передних дверей от ISOCLIMA толщиной 55 мм. Но по результатам испытаний автомобили показали меньшую долговечность по ресурсу эксплуатации, поэтому оставались в резерве, так и не встав на работу по обслуживанию первых лиц государства.

О создании и принятии в эксплуатацию каких-либо новых отечественных автомобилей представительского класса уже не могло быть и речи. С середины 1990-х гг. ГОН вынужденно перешел на комплектование преимущественно автомобилями иностранного производства. Для использования в качестве основных автомобилей были выбраны машины марки «Мерседес-Бенц». Идея перехода на германские автомобили была вызвана скорее экономическими и техническими соображениями, нежели политическими. Закупки «Мерседесов» для ГОНа начались с модели 300SEL (V140). В 1992—1993 гг. было закуплено 11 таких автомобилей для использования в качестве основных автомашин объектов государственной охраны.

В 1994 г. для обслуживания Президента России компанией «ТРАСКО Бремен» были изготовлены 2 автомобиля «Мерседес-Бенц S500



Автомобили «Мерседес-Бенц 300SEL» в Александровском саду г. Москвы

(V140)» (с удлинением салона на 508 мм), бронированные по уровню В6. Автомобили синего цвета были оснащены 8-цилиндровым двигателем мощностью 326 л.с. Салон был 4-местным, с подъемным стеклом в перегородке, оснащался баром и имел серо-голубой велюровый салон. В 1997 г. было изготовлено еще 2 темно-синих автомобиля без внутренней лимузинной перегородки. В 1995 г. пришли машины «Мерседес-Бенц S600 (V140)», изготовленные компанией «ТРАСКО Бремен» с удлинением салона на 1000 мм, имевшие уже 6-местный салон, а также был изготовлен автомобиль «Мерседес-Бенц G 500 (W463)» со специальной защитой кузова.

Автомобили «Мерседес-Бенц» заводского бронирования начали поставляться в 1995 г. Вначале это были модели S500L, а затем S600L и 6-местный «S600 Pullman Guard (V140)». «Мерседес-Бенц S600 Pullman Guard (V140)» был оснащен двигателем V12 объемом 5987 см³ и мощностью 408 л.с. Эти автомобили были изготовлены непосредственно компанией «Даймлер-Бенц», то есть имели заводское бронирование и носили имя «Pullman Guard». Машины были защищены по высочайшим европейским стандартам, кузов был удлинен на 100 см. Для максимальной защиты и надежности бронированные элементы интегрируются в несущую конструкцию кузова еще на стадии проектирования. Пулестойкие стекла, специальное самозатягивающееся покрытие бензобака, система аварийного пробега, позволяющая продолжать движение даже при полной разгерметизации шин, также входят в концепцию специальной защиты. Воз-



Автомобиль «Мерседес-Бенц S500 ТРАСКО Бремен (V140)»
 на Дворцовой улице Московского Кремля

росшая в результате масса машины заставила усилить подвеску, повысить эффективность тормозов. Салон автомобиля был изготовлен по требованиям заказчика, разделен перегородкой, в задней его части установлены 4 отдельных сиденья. С этих автомобилей в салоне стали устанавливать ТВ-видеосистемы.

В январе 1995 г. гараж пополнился автомобилями американского производства. Для обслуживания Б.Н. Ельцина закупили автомобили «Chevrolet Suburban K2500 Silverado» и микроавтобусы «Chevrolet G20 Chevy Van». Все автомобили были с высокой крышей и люксовым салоном — модификация фирмы «Geneva» (США).

Вместе со страной Гараж особого назначения учился жить в новых реалиях и участвовал во всех значительных событиях, обеспечивая поездки Президента России Б.Н. Ельцина и других объектов государственной охраны по России и за рубежом. С начала 1995 г. сотрудники ГОНа неоднократно направлялись в служебные командировки на Северный Кавказ в связи с проведением там контртеррористических мероприятий.

В том же 1995 г. в гараж поступили автомобили «Мерседес-Бенц S280 (V140)» для обслуживания объектов государственной охраны и зарубежных делегаций.

Гараж особого назначения принимал участие практически во всех крупных охранных мероприятиях, проводимых в стране.

В частности, в мае 1995 г. в Москве осуществлялось автотранспортное обеспечение 55 иностранных делегаций в период торжеств, посвященных

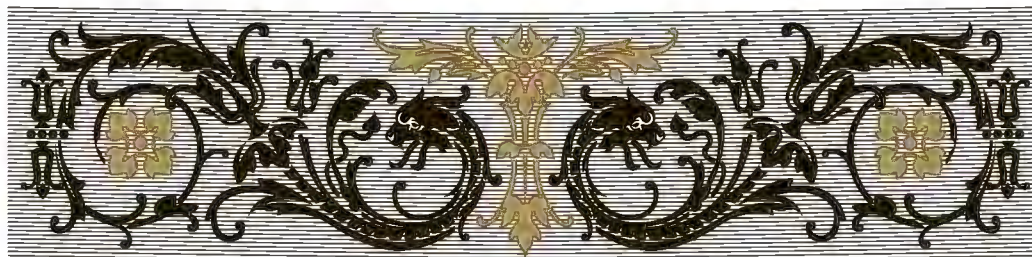


Группа сотрудников ГОНа в Моздоке (Северная Осетия).

празднованию 50-летия Победы в Великой Отечественной войне. Коллектив ГОНа впервые в своей истории принял участие в транспортном обслуживании такого крупного международного мероприятия.

В августе 1996 г. 8-й отдел ГУО России был преобразован в транспортное управление ФСО России, в составе которого Гараж особого назначения функционирует и поныне.





АВТОТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЛИДЕРОВ В НАШЕ ВРЕМЯ



31 декабря 1999 г. в связи с досрочным уходом в отставку Б.Н. Ельцина исполняющим обязанности Президента Российской Федерации, а с 7 мая 2000 г. — Президентом Российской Федерации стал В.В. Путин.

В течение своего первого президентского срока В.В. Путин пользовался автомобилем «Мерседес-Бенц S600 Pullman Guard (V140)».



Автомобиль «Мерседес-Бенц S600 Pullman Guard (V140)»



Автомобили ГОНа на праздновании 300-летия Санкт-Петербурга.
Петергоф, 2003 г.

С 2000 г. значительно увеличилось количество поездок Президента России по стране. Возникла необходимость в изготовлении микроавтобуса на 8–10 мест, в котором комфортно могли бы разместиться Президент России и сопровождающие его лица. В 2001 г. в ГОН поступили микроавтобусы, бронированные по классу В7/В6, изготовленные на базе «Мерседес-Бенц Спринтер 414». В салоне были установлены 8 кресел и 2 откидных места для сопровождающих лиц.

С появлением в модельном ряду «Мерседес-Бенц» кузова 220 компания «ТРАСКО Бремен» начала работы по бронированию и удлинению на 50 см новой модели. Задняя часть салона автомобиля отгораживалась от переднего ряда сидений перегородкой, оснащенной шторкой с сервоприводом. Салон был оборудован двумя комфортабельными отдельными сиденьями, средствами связи и современной мультимедиа-системой. В 2003 г. автомобили «Мерседес-Бенц S600 (V220)», удлинённые на 50 см, поступили в Гараж особого назначения для обслуживания председателя Правительства Российской Федерации.

Интенсивность поездок руководителей государства по стране и за рубежом постоянно возрастала. Также в России стали проводиться крупные общественно-политические мероприятия с участием большого количества охраняемых лиц. Так, в июле 2003 г. отмечался 300-летний юбилей Санкт-Петербурга. Для обслуживания 44 зарубежных делегаций в этот город были доставлены железнодорожным транспортом более 120 автомобилей ГОНа.

В марте 2004 г. В.В. Путин был избран Президентом Российской Федерации на второй срок. Во время инаугурации 7 мая 2004 г. «Мерседес-Бенц



Смена поколений основных автомобилей «Мерседес-Бенц S600» в ГОНе.
Справа — «Pullman Guard (V140)», слева — «Pullman Guard (V220)»

S600 Pullman Guard (V140)» уступил место новому «Мерседес-Бенц S600 Pullman Guard (V220)».

Эти автомобили были изготовлены компанией «Даймлер-Крайслер» и имели заводское бронирование. Кузов удлиннен на 1 м. Двигатель V12 объемом 5786 см³ имел мощность 362 л.с.

На увеличенную массу автомобиля и изменившиеся динамические характеристики были специально настроены и все электронные системы, такие как ESP, ABS, ASR. Также были адаптированы к изменившимся условиям системы удержания пассажиров, натяжители ремней безопасности и подушки безопасности. Устанавливалась и система аварийного пробега, которая сохраняла автомобилю способность к передвижению на протяжении не менее 30 км со скоростью до 80 км/ч, даже при резком падении давления воздуха в шинах. В задней части разделенного перегородкой салона располагались комфортные «визави»-сиденья. В салоне была установлена современная мультимедийная система с ТВ и DVD.

В 2006 г. в гараж для обслуживания Президента Российской Федерации поступили 10-местные микроавтобусы со спецзащитой кузова по классу V7/V6, изготовленные на базе «Мерседес-Бенц Спринтер 616».

7 мая 2008 г. в должность Президента Российской Федерации вступил Дмитрий Анатольевич Медведев. Во время инаугурации произошла очередная смена поколений автомобилей Президента России. Новый бронированный автомобиль «Мерседес-Бенц S600 (V221)» с удлинненным на 115 см кузовом был изготовлен компанией «Carat Duchatelet



Автомобиль «Мерседес-Бенц S600 (V221) Centigon»
на Дворцовой улице Московского Кремля

(Centigon)». На автомобиль устанавливался двигатель V12 объемом 5513 см³ мощностью 517 л.с. В конце 2008 г. в гараж поступили автомобили «Мерседес-Бенц S600 Pullman Guard (V221)», имеющие заводское бронирование.

В том же 2008 г. ГОН пополнился двумя бронированными автомобилями компании «Мерседес-Бенц S500 (V221) Centigon», удлиненными на 50 см. Эти автомобили использовались для обслуживания глав зарубежных делегаций. В 2009 г. были закуплены микроавтобусы со специальной защитой кузова на базе «Мерседес-Бенц Спринтер 524» для обслуживания Президента России.

Ежегодно возрастают количество, масштаб и география проведения крупных общественно-политических мероприятий с участием объектов государственной охраны, автотранспортное обслуживание и участие в обеспечении безопасности которых осуществляет Гараж особого назначения.

Так, автомобили и сотрудники ГОНа в последние годы участвовали в проведении международных саммитов «Россия-ЕС» (в Хабаровске, Ростове-на-Дону, Нижнем Новгороде), саммитов ШОС и БРИКС (в Екатеринбурге, Санкт-Петербурге, Уфе), международного экономического форума «Каспийский диалог — 2015» (в Астрахани), ежегодных международных экономических форумов (в Санкт-Петербурге), Дальневосточного эконо-



Автомобили ГОНа на вантовом мосту через пролив Босфор Восточный к острову Русский. Владивосток. 2012 г.



Автомобили ГОНа в период проведения
XXII зимних Олимпийских игр в Сочи. 2014 г.

мического форума (во Владивостоке) и других мероприятий. Автотранспортное обслуживание большого количества зарубежных делегаций также осуществлялось в период проведения в Москве масштабных мероприятий, посвященных 65-летию и 70-летию Победы в Великой Отечественной войне (в 2010 и 2015 гг.).

Среди крупных мероприятий последних лет, в которых участвовал ГОН, можно отметить проведение саммита АТЭС во Владивостоке в 2012 г.



Проектный эскиз (2014 г.) нового автомобиля специального назначения

Для его обеспечения была осуществлена доставка эшелонам из Москвы более 120 автомобилей и группы сотрудников ГОНа. Время следования в пути через всю Россию составило 10 суток.

В феврале—марте 2014 г. Гараж особого назначения участвовал в обеспечении безопасности и обслуживания объектов государственной охраны и иностранных делегаций в период проведения XXII зимних Олимпийских игр и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи. В этих мероприятиях было задействовано более 170 автомобилей и более 250 сотрудников.

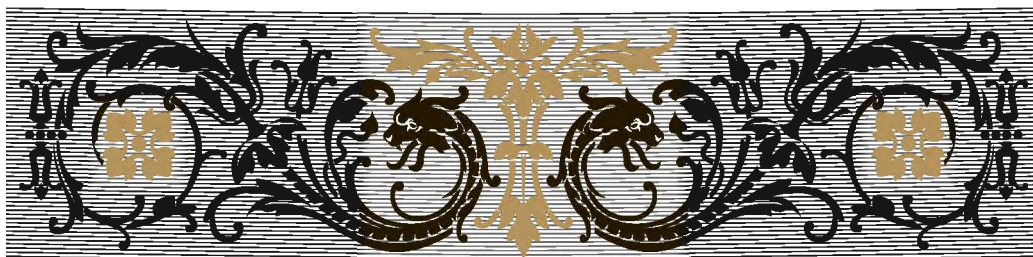
Всего же Гараж особого назначения ежегодно участвует более чем в 300 мероприятиях на территории России и за рубежом.

В последние годы решается вопрос о восстановлении производства отечественных автомобилей для транспортного обслуживания и обеспечения безопасности объектов государственной охраны. На основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2014 г. № 151-р Минпромторгом России реализуется проект по разработке и постановке на производство автотранспортных средств, предназначенных для перевозки и сопровождения первых лиц государства, а также других лиц, подлежащих государственной охране, на базе единой модульной платформы.

Исполнителем государственного заказа по данному проекту определен Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ». Активное участие в разработке новых автомобилей специального назначения принимает и Федеральная служба охраны Российской Федерации.

Проект предусматривает создание отечественного правительственного лимузина и линейки автомобилей представительского класса, включая мини-вэн, седан и внедорожник. Главным требованием к ним, как и ко всему автопарку главного гаража страны, остается способность надежно обеспечить безопасность пассажиров.





ИСТОРИЯ ЭВОЛЮЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ СОПРОВОЖДЕНИЯ



Одним из основных принципов государственной охраны является ее непрерывность. Где бы ни находилось охраняемое лицо, оно всегда должно быть максимально надежно защищено от возможных угроз. С самых древних времен государи окружали свои резиденции крепостными стенами, а в пути

их сопровождала вооруженная дружина.

Во время коронации Екатерины I в 1724 г. императором Петром I была сформирована конная рота кавалергардов, в задачи которой входили церемониальное сопровождение и почетная охрана императрицы. После торжеств рота была расформирована. В последующем подразделения кавалергардов со схожими задачами несколько раз формировались и упразднялись разными государями. 11 января 1800 г. был сформирован Кавалергардский полк, который вошел в состав войск гвардии. С этого времени кавалергарды были постоянным воинским подразделением до распада Российской империи, приняв участие во многих походах и сражениях русской армии.

В 1811 г. в Российской империи был сформирован Собственный Его Императорского Величества Конвой — подразделение гвардии, осуществлявшее охрану царской особы. При выездах царствующих особ конвой сопровождал их, обеспечивая постоянное прикрытие.



Николай II в сопровождении конного конвоя



Николай II в сопровождении свиты на автомобилях. Одесса

Когда для передвижения охраняемых персон начали использоваться автомобили, вопросы обеспечения их безопасности во время движения не утратили своей актуальности. В этих целях, наряду с основными автомобилями, в которых следовали первые лица, стали применяться автомобили прикрытия, не только перевозившие сопровождающих сотрудников охраны, но и сами по себе способные при необходимости послужить средствами для пресечения нападения.



Автомобили ГАЗ М-1 на Большом Каменном мосту

Эти автомобили и в официальных документах, и в обиходе в разное время назывались по-разному — машинами сопровождения, прикрытия, выездной охраны, оперативными, «хвостовыми», «догонялками», «дублерками» и т.п., но основной их задачей, независимо от названия и расположения в составе кортежа, неизменно оставалась защита основного автомобиля.

Исходя из этой задачи, основные требования к автомобилям выездной охраны — высокая маневренность, разгонные и скоростные характеристики, не уступающие основному автомобилю. Как правило, для выездной охраны подбирались серийные машины с необходимыми техническими параметрами.

В Императорском и в первых советских правительственных гаражах не были определены какие-либо конкретные машины сопровождения и эти функции мог выполнять любой автомобиль из имеющихся в парке гаража.

Но уже в конце 1930-х гг. этому вопросу было уделено отдельное внимание. В 1937 г. в 1-м отделе Главного управления государственной безопасности НКВД СССР был создан гараж оперативных машин, в задачу которого входило обеспечение безопасности поездок охраняемых лиц на персональных автомобилях ГОНа.

В автопарке гаража с успехом использовались автомобили «Форд V8», которые еще в 1935 г. предложил закупить для выездной охраны Н.С. Властик. Выбор на эту модель пал не случайно. Автомобиль с двигателем объемом 3620 см³ и мощностью 90 л.с. развивал максимальную скорость до 135 км/ч и отличался хорошей управляемостью. «Форд V8», представленный производителем в 1932 г., выпускался с незначительными конструк-



Руководство страны в Кремле осматривает автомобиль ГАЗ М-20 «Победа»

тивными изменениями до 1949 г. Интересно, что весьма охотно покупали этот мощный и скоростной автомобиль американские преступники, поскольку он помогал им легко уходить от погони. Генри Форд даже получал благодарственные письма. Так, убийца Джон Дилинжер написал ему: «Привет, старик! Ты делаешь классные машины. На них я могу заставить любого глотать пыль из-под моих покрышек». Писал Форду и Клайд Барроу: «Пока я дышу, я должен признаться: Вы делаете замечательные машины».

Также гараж оперативных машин с каждым годом пополнялся отечественными автомобилями ЗИС-101 и ГАЗ М-1.

Легковой автомобиль ГАЗ М-1 («Эмка») пришел на смену ГАЗ-А и серийно производился на Горьковском автомобильном заводе с 1936 по 1942 г. и с 1945 по 1948 г. (с модернизацией). Главным новшеством стал цельнометаллический кузов (изначально с дерматиновой верхней частью крыши), созданный в кооперации с компанией «Форд» в рамках договора о техническом сотрудничестве. Машина оснащалась 50-сильным 4-цилиндровым двигателем. В конструкции подвески применялись четыре продольные рессоры, гидравлические амортизаторы. Самые положительные отзывы получила надежность механических барабанных тормозов. Салон был по тем временам довольно комфортным. Предусматривалась продольная регулировка передних сидений, имелись прикуриватель и пепельница, на всех дверях устанавливались форточки. Машина была довольно неприхотлива и могла эксплуатироваться на самых дешевых сортах масла и бензина. Благодаря надежности и прочности конструкции этот автомобиль получил широкое распространение в СССР, в том числе немало потрудился на доро-



Техническое обслуживание автомобиля ГАЗ-12 (ЗИМ)

гах Великой Отечественной войны и по достоинству вошел в ряд «автомобилей Победы». В качестве автомобиля выездной охраны «Эмка» трудилась в ГОНе на протяжении почти десяти лет.

После войны в Гараж особого назначения поступили новые отечественные автомобили ГАЗ М-20 «Победа». Но этим машинам, имевшим под капотом двигатель объемом 2112 см³ и мощностью 52 л.с., не хватало приемистости и скорости для полноценной работы в сопровождении. Чтобы компенсировать эти недостатки, на ГАЗе была разработана специальная версия машины. Взятый за основу серийный автомобиль был оснащен двигателем от ГАЗ-12 (ЗИМ) с объемом 3485 см³ и мощностью 90 л.с. и получил название ГАЗ М-20Г. Также на этой версии устанавливали специальные звуковые сигналы. Стоит отметить, что внешне спецмашины практически не отличались от своих обычных серийных собратьев, что позволяло их использовать в любых оперативных целях. За период с 1950 по 1958 г. таких автомобилей небольшими партиями было произведено всего 600 экземпляров.

Ну и, конечно, был «принят» на работу в ГОН и сам ГАЗ-12 (ЗИМ), появившийся в 1950 г. Спроектированный в кратчайшие сроки, максимально унифицированный с «Победой», он имел несущий кузов. Аналогичных по конструкции машин со столь большой базой в те годы в мире не делали.

Одним из основных нововведений была гидравлическая муфта, примененная нашими автомобилестроителями впервые. Она устанавливалась на коленвал вместо маховика и плавно передавала крутящий момент к ведущему диску сцепления, позволяя двигаться без переключения передач в диапазоне от 0 до 80 км/ч и «прощая» водителю все огрехи в управлении. Карданную передачу удалось разместить под ровным полом без выступаю-



Автомобиль ГАЗ-23 возле Спасской башни Московского Кремля

щего тоннеля благодаря понижению оси вращения и уменьшению до предела диаметра двух валов кардана, а также благодаря гипоидной главной передаче, впервые примененной в отечественном автомобилестроении. Также впервые применили 15-дюймовые колеса (до 1950 г. в СССР не было автомобилей с колесами менее 16 дюймов). По уровню комфорта у ЗИМ конкурентов в своем классе не имелось.

С развитием автомобилестроения в СССР динамические и скоростные характеристики основных автомобилей постоянно совершенствовались и обычные серийные модели уже не могли «тягаться» с ними на дороге.

Главной функциональной задачей специальных легковых автомобилей для ГОНа было сопровождение автомобилей ЗИЛ, которые отличались высокими динамическими характеристиками, лучшими среди отечественных автомобилей своего времени. Даже новой «Волге» ГАЗ-21, появившейся на свет в 1956 г., было не под силу успешно справляться с этой задачей.

Не менее важным было обеспечение успешного функционирования средств специальной радиосвязи, установленных на автомобилях, для чего требовались технические меры по повышению энерговооруженности системы электрооборудования и минимизации уровня радиопомех. При этом внешние отличия автомобилей снаружи и внутри салона требовалось свести к минимуму.

В продолжение проекта ГАЗ М-20Г на заводе была разработана «догонялка» следующего поколения, получившая название ГАЗ-23. Этот специальный быстроходный автомобиль среднего класса был создан по заказу КГБ СССР на базе «Волги» ГАЗ-21.

Отличия от серийной модели были скрыты от сторонних обывателей. Главное преимущество машины заключалось в энерговооруженно-



Автомобили ГАЗ-3102 (слева) и ГАЗ-24 (справа). 1987 г.

сти. Вместо штатного 4-цилиндрового двигателя, в моторный отсек специальной «Волги» был успешно установлен самый мощный на момент проектирования двигатель V8 от «Чайки» ГАЗ-13 объемом 5520 см³ и мощностью 195 л.с., получивший индекс ЗМЗ-23. Этот мотор разогнал автомобиль до 160 км/ч. Конструкторам пришлось создать специальный мост и коробку передач, учитывающие весовые характеристики автомобиля, хотя много узлов и деталей были унифицированы с ГАЗ-13. Багажное отделение было надежно скрыто от внешних глаз — имело отдельный «засов», открываемый из салона машины. В багажнике располагалась аппаратура специальной связи, весившая около 200 кг, которая помимо своего основного назначения обеспечивала необходимую загрузку задней оси. Интересен тот факт, что водителям запрещалось открывать капот и багажное отделение автомобиля вне гаража. В период с 1962 по 1970 г. было произведено 603 автомобиля ГАЗ-23.

С учетом опыта создания специального автомобиля ГАЗ-23 при разработке новой серийной «Волги» ГАЗ-24 конструкторами ГАЗа были заранее заложены компоновочные решения, учитывающие специальные требования. Высокая прочность кузова и ходовой части ГАЗ-24 стала основой для ее продолжительного выпуска и дальнейших модернизаций, сделала этот автомобиль незаменимым для работы в ГОНе.

С 1973 г. в ГОН поставлялся специальный автомобиль ГАЗ-24-24 с двигателем V8 от «Чайки» ГАЗ-13 и автоматической коробкой передач. Максимальная скорость таких автомобилей составляла 200–220 км/ч.

Всего было разработано три специальных модификации — ГАЗ-24-24, ГАЗ-24-25 и ГАЗ-24-26 для различных оперативно-служебных задач. Степень маскировки была достаточно высокой и не позволяла визуально определить со стороны наличие более совершенной оснастки. Например, устанавливались три педали управления, одна из которых (сцепление) была фиктивной, а также стандартный рычаг коробки передач при наличии автоматической КПП. Несмотря на присутствие двух выпускных коллекторов, система выхлопа была однотрубной, как у обычных машин. Машины для Гаража особого назначения красились исключительно в строгий черный цвет, имели антенну спецсвязи на крыше и дублированную систему зажигания. Автомобили для наружного наблюдения, чтобы не привлекать внешнего внимания, раскрашивались в разные цвета, в том числе и такси. В дальнейшем модернизация более поздней модификации стандартного автомобиля ГАЗ-24-10 в специальной версии получила индекс ГАЗ-24-34 и выпускалась до самого распада СССР.

С появлением в декабре 1981 г. новой «Волги» ГАЗ-3102 были разработаны и первые прототипы специальных автомобилей с 8-цилиндровым двигателем. Заказ от КГБ СССР поступил на автомобили ГАЗ-31012 и ГАЗ-31013 и в различной комплектации. Эти машины поставлялись в ГОН с 1982 по 1989 г., а вот широкое комплектование серийными ГАЗ-3102 началось только с 1985 г.

«Волга» модификации ГАЗ-31013 получила новый двигатель от «Чайки» ГАЗ-14 ранней комплектации с одним карбюратором и увеличением мощности до 200 л.с. Это потребовало установить на автомобиль передние дисковые тормозные механизмы для увеличения эффективности торможения. Двигатель имел индекс ЗМЗ-505, а автоматическая коробка передач — индекс 31013. Модернизация серийной ГАЗ-31029 получила индекс ГАЗ-31016.

В конце 1980-х и начале 1990-х гг. ГАЗ активно экспериментировал с различными вариантами силовых агрегатов для «Волги». Например, небольшая партия машин на базе ГАЗ-3102 с роторно-поршневой силовой установкой, представляющей собой сдвоенный двигатель ВАЗ-311, и усиленным сцеплением поступила в КГБ и Гараж особого назначения в 1989–1990 гг. Это была «Волга» ГАЗ-31028, однако широкого применения этот автомобиль не получил.

Еще одним примером очередной попытки модернизации автомобиля ГАЗ-3102 может служить ГАЗ-3102Т. В ходе переделки на автомобиль устанавливались двигатель модели «Toyota 3RZ-FE» мощностью 150 л.с., автоматическая коробка передач, гидроусилитель руля, кондиционер. Су-



ЗИЛ-41072 «Скорпион» первой версии на мероприятиях в Лондоне.
Справа в центре группы сотрудников — начальник ГОНа Ю.П. Ланин

ественно улучшались шумоизоляция и отделка салона. Подобные автомобили эксплуатировались в ГОНе.

Для работы в кортеже первого лица государства использовался автомобиль выездной охраны ЗИЛ-41072 «Скорпион», созданный в 1988 г.

Он был оборудован широкими наружными подножками, наружными и внутренними поручнями по бокам и люком в крыше. Таким образом, сотрудники охраны могли следовать стоя на подножках и держась за поручни. Заднее стекло могло мгновенно убираться, люк в крыше сдвигаться и машина в доли секунды превращалась в боевой автомобиль. Пять сидений в задней части салона располагались в шахматном порядке, при этом задние два были жестко закреплены по ходу автомобиля, передние два могли поворачиваться вокруг своей оси, а среднее могло перекидываться, обеспечивая посадку против хода движения, что позволяло вести наблюдение через проем заднего окна. Изготавливалось три версии «Скорпионов»: первая (на базе ЗИЛ-41045) была построена в двух экземплярах, вторая серия (на базе ЗИЛ-41047) — в трех экземплярах, третья (также на базе ЗИЛ-41047) — в трех экземплярах, но с мягкими сиденьями для охраны.

В 1992 г. практически одновременно с закупкой пассажирских «Mercedes Benz 300SEL (V140)» были закуплены для использования в качестве автомашин выездной охраны автомобили «Mercedes Benz 300TE 24 (S124)». Автомшины показали высокую надежность и использовались при



ЗИЛ-41072 «Скорпион» поздней версии возле корпуса № 14
Московского Кремля

обслуживании транспортом объектов государственной охраны и зарубежных делегаций.

В 1994 г. основными автомашинами Президента России стали автомобили марки «Мерседес-Бенц», обладающие превосходными динамическими характеристиками. Возникла потребность в автомашинах выездной



Автомобиль
«Шевроле
Блэйзер S10»
возле корпуса
№ 14
и Спасской
башни
Московского
Кремля



Автомобили выездной охраны «Мерседес-Бенц E280» сопровождают ЗИЛ-41052

охраны, по динамике не уступающих основной. Для этих целей в январе и апреле 1995 г. были закуплены автомобили «Шевроле Сабурбан К2500 Сильверадо». Двигатель объемом 7446 см³ и мощностью 290 л.с. разгонял трехтонный семиместный внедорожник до максимальных 180 км/ч. Автомобили были оборудованы специальными сигналами, поручнями на крыше, люком. Распашные двери багажного отделения были заменены на откидной усиленный борт. Заднее стекло открывалось отдельно. В багажном отделении в специально установленных креслах, развернутых против хода движения, могли разместиться два сотрудника охраны. Вместе с тем при эксплуатации на высоких скоростях эти автомобили имели склонность к сносу задней оси.

В марте 1995 г. гараж пополнился автомобилями «Шевроле Блэйзер S10». Машина хорошо себя зарекомендовала в эксплуатации. Она оснащалась 6-цилиндровым V-образным двигателем объемом 4290 см³ и мощностью 200 л.с. Это был один из основных автомобилей выездной охраны, работавших с зарубежными делегациями.

В том же 1995 г. в гараж поступили автомобили «Мерседес-Бенц E280 (W124)», которые обслуживали объектов государственной охраны и зарубежные делегации в качестве автомашин выездной охраны.

В марте 1996 г. в гараж поступили автомобили выездной охраны «Мерседес-Бенц 320GE (W463)». Кузов автомобиля был удлиннен на 50 см, оборудован дополнительными сиденьями, подножками, поручнями. В отличие от базовой модели, у которой задние боковые двери были распашными, задние двери этой машины были сдвижными. Однако динамика автомобиля была недостаточной для работы в кортеже. В дальнейшем в ГОН поставля-



Автомобиль выездной охраны на базе «Фольксваген Каравелла (Т-4)» на Ивановской площади Московского Кремля



Автомобиль «Мерседес-Бенц ML430» на Троицкой улице Московского Кремля

лись аналогичные автомобили, но уже с усиленными двигателями объемом 4966 см^3 и мощностью 296 л.с.

В 1996–1997 гг. в ГОНа появились автомобили шведской марки «Вольво» моделей 940, 960 и S90.

В 1997 г. для ГОНа компанией «Volkswagen AG» были изготовлены автомашины выездной охраны на базе «Фольксваген Каравелла (Т-4)» для работы в кортеже Президента России. На автомобиле был установлен двигатель V6 объемом 3189 см^3 и мощностью 235 л.с.



Автомобиль «Мерседес-Бенц G55 XXL» на Дворцовой улице Московского Кремля

Машина была оборудована дополнительными сиденьями, подножками, поручнями. Задняя дверь была разделена по горизонтали и открывалась по частям. В том же году на смену автомобилям «Мерседес-Бенц 300TE 24 (S124)» в ГОИ пришли автомобили «Мерседес-Бенц E420T (S210)».

В 1999 г. модельный ряд «Мерседес-Бенц» пополнился новым автомобилем модели ML. В 2000 г. новые «Мерседес-Бенц ML430 (W163)» поступили в ГОИ.

Автомобили оснащались двигателем V8 объемом 4266 см³ и мощностью 272 л.с., имели большой дорожный просвет, полный привод и хорошо зарекомендовали себя при эксплуатации в ГОИ. Стоит отметить, что автомобили семейства ML различных поколений и поныне используются в ГОИ в качестве автомобилей выездной охраны объектов государственной охраны и глав зарубежных делегаций.

В 2005 г. для работы в кортеже Президента Российской Федерации немецкой компанией «Binz» были изготовлены автомобили «Мерседес-Бенц G55 XXL (W463)». В отличие от модификации фирмы «Carl Friedrichs GmbH», в которой удлинялась задняя часть кузова автомобиля, компанией «Binz» была удлинена база стандартного автомобиля «Мерседес-Бенц G55 AMG» на 50 см. Был установлен двигатель объемом 5439 см³ и мощностью 354 л.с. Автомобиль оснащен сдвижными задними дверями, дополнительными сиденьями, подножками, поручнями, люком в крыше и другим специальным оборудованием.

В 2006 г. на смену «Фольксваген Каравелла (Т-4)» в гараж поступили автомашины выездной охраны, построенные на базе «Фольксваген Транс-

портер (Т-5)». Автомобили были специально доработаны с учетом всех замечаний, выявленных при эксплуатации его предшественника. Машины этой модели используются в работе и сегодня.

Важность и ответственность работы автомобилей выездной охраны сложно переоценить. Слаженность и четкость действий шофера основной автомашины и водителей машин сопровождения надежно обеспечивают безопасность передвижения охраняемого лица. Эту работу всегда оценивают сторонние наблюдатели, восхищаясь стремительным движением проезжающего кортежа, как единого целого механизма.





ПОЧЕТНЫЙ МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ЭСКОРТ ФСО РОССИИ. СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ. 1956—2016 гг.



И здравле парадные выезды царей, императоров, приемы иностранных посольств сопровождались торжественными церемониями, от которых берет свое начало традиция почетного эскортирования. Кроме этого, эскорт выполнял функцию внешнего кольца охраны. Несмотря на своеобразие ритуалов в каждой стране, объединяющей была идея подчеркнуть мощь и силу своего государства и выразить особое уважение к гостям, обеспечить комфорт и безопасность передвижения первых лиц.

Древнейший вид почетного эскорта — конный эскорт — с начала XX в. постепенно утратил свое значение, уступив место техническим транспортным средствам, которым он не мог составить конкуренции в скорости движения. Но с течением времени давние традиции не ушли в небытие. В наши дни во многих странах мира существуют церемониальные подразделения почетного конного эскорта. История, например, английской королевской Конной гвардии и Кавалерского полка Французской Республиканской гвардии насчитывает не одно столетие. Во Франции, Англии, Испании, Италии парадные церемонии с участием конных подразделений стали одним из символов государства. В Федеральной службе охраны Российской Федерации также существует



Процессия шведского посольства к царю Алексею Михайловичу. 1673 г.

конный почетный эскорт Президентского полка Службы коменданта Московского Кремля.

В XX в. появились варианты почетного эскортирования с использованием самолетов, катеров и другой техники, которые использовались и используются в разных странах в зависимости от национальных традиций. Однако наиболее распространенным видом почетного эскорта во многих государствах мира стал мотоциклетный эскорт.

Сопровождение представительских автомобилей высокопоставленных персон в пути торжественного следования во время церемоний встречи и проводов эскортом — специальным воинским формированием — в качестве способа охраны и оказания особых почестей явля-



Тренировка мотовзвода. 1956 г.



Первое эскортирование. Визит И.Б. Тито в СССР. Автомобиль с главами государств сопровождают мотоциклы М-72. 1956 г.

ется общепринятой частью современной международной протокольной практики проведения государственных и официальных визитов во многих странах мира.

21 января 1956 г. в составе Отдельного полка специального назначения Управления Коменданта Московского Кремля (ОПСН УКМК) был образован отдельный мотоциклетный взвод, который вошел в структуру 10-го управления КГБ СССР. Это решение объяснялось не только желанием усилить торжественно-парадную сторону приема высоких гостей. Главной задачей нового подразделения являлось обеспечение безопасности глав зарубежных делегаций, наносящих государственные и официальные визиты в СССР, и руководителей партии и советского правительства в пути следования.

К этому времени уже во многих странах мира утвердилась традиция торжественных проездов высокопоставленных лиц в специальных представительских автомобилях в сопровождении почетного мотоэскорта.

Первый раз мотоциклетный взвод ОПСН УКМК принял участие в церемонии торжественной встречи и обеспечения безопасности иностранного главы государства летом 1956 г., когда в СССР прибыл с визитом Президент Югославии И.Б. Тито. С этого момента эскорт постоянно задействовался для обеспечения визитов глав зарубежных государств и правительств, и это стало новой протокольной нормой дипломатического этикета Советского государства.



Визит Шарля де Голля в СССР.

Автомобиль с главами государства сопровождают мотоциклы К-750. 1966 г.

Первоначально для эскортирования использовались серийные мотоциклы М-72. Их выпуск начался в августе 1941 г. в Москве, затем в 1942-м возобновился в городе Ирбит на эвакуированном из Москвы заводе. С 1952 г. эту модель взял на производство Киевский мотоциклетный завод, являвшийся до 1993 г. единственным поставщиком мотоциклов для Почетного эскорта.

М-72 имел телескопическую переднюю вилку и свечную подвеску заднего колеса. Двигатель — двухцилиндровый, четырехтактный, оппозитный, с рабочим объемом 746 см³ и мощностью 22 л.с. при 4500–4900. Эти машины всё же несколько отличались от обычных серийных, прежде всего специальной черно-белой окраской и большим количеством хромированных деталей. Кроме того, мотоцикл стал одноместным.

В конце 1950-х гг. на эскортных мотоциклах М-72 появились шины с окрашенными в белый цвет боковинами.

С 1959 г. начался выпуск мотоцикла К-750, спроектированного Киевским мотоциклетным заводом, и вскоре его специальная модификация поступила в мотоциклетный взвод.

Данный мотоцикл относился к разряду тяжелых дорожных мотоциклов и предназначался для езды по дорогам всех классов с полной допустимой нагрузкой. В конструкцию ходовой части модели были внесены коренные улучшения, обеспечивающие высокую плавность хода на любых дорогах и при различных скоростях движения, что было достигнуто



Торжественное сопровождение Ю.А. Гагарина в Московский Кремль.
Автомобиль с космонавтом эскортируют мотоциклы К-750. 1961 г.

благодаря новым конструктивным решениям. Мотоцикл обладал более высокой комфортабельностью, обусловленной подвесками колес прогрессивного действия, и усовершенствованным сиденьем для водителя, что значительно снижало утомляемость. Динамическая характеристика была улучшена благодаря повышению мощности и крутящего момента двигателя при одновременном снижении веса мотоцикла. Значительно снизился расход топлива и масла. Долговечность узлов и агрегатов мотоцикла К-750 была повышена. Его четырехтактный двигатель был модифицированным силовым агрегатом М-72, мощность которого повысилась до 26 л.с.

Помимо сопровождения глав иностранных делегаций почетный эскорт привлекался и к другим мероприятиям, связанным со значительными событиями в жизни страны.

14 апреля 1961 г. эскорт на мотоциклах К-750 сопровождал автомобиль, в котором следовал из аэропорта «Внуково» в Кремль Ю.А. Гагарин. В дальнейшем торжественные встречи космонавтов стали традицией. Было обеспечено восемь таких мероприятий, последнее из которых состоялось в октябре 1969 г. В 1967 г. эскорт сопровождал пламя, от которого был зажжен Вечный огонь на Могиле Неизвестного Солдата у Кремлевской стены.

В 1964 г. начали выпускать модификацию К-750М, которая существенно не отличалась от предыдущей версии. Из наиболее серьезных новшеств



Почетный эскорт осуществляет эскортирование визита И.Б. Тито.
В расчете одновременно участвуют мотоциклы К-650 (справа от автомобиля)
и К-750М (слева от автомобиля). 1977 г.

следует отметить телескопическую переднюю вилку вместо короткорычажной и колесные ступицы, получившие лабиринтное уплотнение. Передний обтекатель был выполнен из стеклопластика. Мотоциклы комплектовались зеркалами заднего вида, а некоторые также звуковыми сигналами «горнами», позаимствованными у автомобилей ЗИС, и УКВ-радиостанцией, установленной в задней части. На К-750М по-прежнему устанавливали нижнеклапанный двигатель, ведущий свою родословную еще от довоенного BMW R-71.

Спустя незначительное время было освоено производство нового, более мощного верхнеклапанного двигателя МТ-8, которым стали оснащаться мотоциклы, выпускавшиеся под обозначением К-650, также имевшие эскортную модификацию. В результате почетный эскорт получил мотоциклы К-750М и К-650, практически идентичные по конструкции ходовой части, но с разными силовыми агрегатами.

Обе модели в 1960–1970-х гг. использовались в эскортировании одновременно, но, по воспоминаниям ветеранов почетного эскорта, верхнеклапанные мотоциклы зарекомендовали себя лучше, чем часто перегревавшиеся нижнеклапанные на прежних машинах. Водители самостоятельно производили замену моторов, переставляя в ходовую часть К-750М двигатель МТ-8 от К-650. Как и предшественник К-750, все мотоциклы имели более мягкую подвеску, чем серийные модели. Большинство мотоциклов были радиофицированы. Традиционная для эскортных мотоциклов черно-



Почетный эскорт осуществляет эскортирование визита Т.Х. Живкова на мотоциклах «Днепр-ЭС». 1977 г.

белая окраска была слегка изменена — на бензобаках белая полоса стала горизонтальной, сужающейся к задней части. К-750М и К-650 стали последними серийными мотоциклами на службе в мотоциклетном взводе почетного эскорта.

Спустя десятилетие с момента создания почетного эскорта серийные мотоциклы, на базе которых производились эскортные версии, все меньше соответствовали техническим требованиям, необходимым для сопровождения мощных и динамичных постоянно совершенствовавшихся автомобилей специального назначения. В связи с этим в конце 1960-х гг. на Киевском мотозаводе началась разработка специальных моделей. Эта работа проводилась во взаимодействии с ВНИИмотопром г. Серпухова, где в 1968 г. были проведены испытания нового образца с индексом К-650 ЭС (или «Днепр-ЭС»). По результатам испытаний была продолжена дальнейшая работа над совершенствованием машины, занявшая четыре года. Создаваемой модели присвоили заводское наименование «Эскорт-73», по году планируемого запуска в серию (эта традиция сохранялась до конца производства специальных эскортных мотоциклов).

Конструктивно «Эскорт-73» во многом оставался модификацией серийного К-650. Наибольшие изменения коснулись внешности мотоцикла. Впервые появилась задняя дуга безопасности. Крылья, боковые наколенные и ветровой щитки изготавливались из стеклопластика. За счет своих



Почетный эскорт осуществляет эскортирование делегации
на мотоциклах «Днепр-14.9»

внешних форм и большого количества хромированных деталей мотоцикла выглядел весьма представительно. Данная модель предназначалась исключительно для эскортирования. Корпус коляски для целей зимнего эскортирования тоже был изготовлен из стеклопластика, ее рама была облегчена по сравнению со стандартной, а внутри корпуса размещен балласт, улучшавший устойчивость мотоцикла. В почетном эскорте этот мотоцикл эксплуатировался под обозначением «Днепр-ЭС» в соответствии с заводским обозначением типажа.

В 1975 г. на КМЗ началась работа по созданию следующего поколения эскортных мотоциклов. Проект получил название «Эскорт-78» (КМЗ-8.953), а получившаяся в итоге модель — заводское обозначение «Днепр-14.9». Создаваемая машина проектировалась под новый силовой агрегат, максимальная мощность которого составила 50 л.с. Двигатель, изготавливавшийся в Серпуховском ВНИИмотопром, сочетался с пятиступенчатой коробкой передач без автомата выжима сцепления. Панель приборов получила спидометр и тахометр от автомобиля ВАЗ-2103. Электрооборудование мотоцикла было 12-вольтовым. «Днепр-14.9» получил стальные крылья новой формы вместо стеклопластиковых, которые были на предыдущей модели. Мотоцикл оснащался прямоспицевыми 18-дюймовыми колесами и получил бесштоковую переднюю вилку новой конструкции с гидравлическим демпфером руля.



Почетный эскорт осуществляет эскортирование
на мотоциклах «Днепр 14.9М» с боковым прицепом

Предсерийный мотоцикл «Днепр-14.9», как и планировалось, появился в 1976 г., однако по результатам испытаний потребовалась его доработка, и первая партия из 25 специальных эскортных мотоциклов поступила в почетный эскорт в 1979 г.

В 1984 г. на службу в подразделение поступила вторая партия также из 25 эскортных мотоциклов «Днепр-14.9», которые несколько усовершенствовались, однако эти изменения не были существенными.

Требования, предъявляемые к эскортным мотоциклам, постоянно повышались, и не всегда исполнители располагали соответствующими возможностями для их реализации. В 1980-х гг. разработки новых моделей эскортных мотоциклов велись на Киевском и Ижевском мотоциклах.

В этом отношении показательна история разработки мотоциклов проекта «Эскорт-86». Ставилась цель создать новую модель эскортного мотоцикла, которая должна была заменить эксплуатировавшийся с 1978 г. «Днепр-14.9» («Эскорт-78») и соответствовать лучшим мировым аналогам мотоциклов специальных модификаций. Заложенные в техническом задании характеристики новой модели, по сравнению с предыдущими, были значительно более высокими. В частности, «Эскорт-86» должен был развивать максимальную скорость 155 км/ч для одиночек (у «Эскорта-78» — 140 км/ч), а с коляской — 115 км/ч (по сравнению

со 110 км/ч). Время разгона мотоцикла на участке 500 м — 13 сек. (вместо 20 сек.), тормозной путь со скорости 30 км/ч — 6 м, со скорости 60 км/ч — 24 м (у «Эскорта-78» было соответственно 7 и 28 м).

Мотоцикл проекта «Эскорт-86» по внешнему облику отличался от ранее выпускавшихся, в его конструкцию также было заложено немало технических новинок. Однако прототип получился слишком разунфицированным с предыдущей моделью и технологически сложным для существующего на тот момент производства. По результатам испытания образца Киевского завода было указано, что «достижение конечной цели — создание новой модели эскортного мотоцикла, отвечающего мировому уровню мотоцикlostроения и тем высоким параметрам, которые были заложены в техническое задание по желанию заказчика, — не было поставлено в зависимость от соотношения желаемого и возможностей исполнителя — завода». В итоге был сделан вывод о необходимости пересмотра концепции создания новой модели мотоцикла для эскорта, положив в основу соблюдение принципа преемственности моделей «Эскорт-78» и «Эскорт-86», и в связи с этим пересмотра технического задания на мотоцикл.

Таким образом, Киевский мотоциклетный завод был вынужден продолжить работу над проектом, переориентировавшись на глубокую модернизацию существующего «Днепр-14.9».

Сроки реализации проекта сблности не удалось, и заводские испытания новых образцов завершились лишь в июне 1987 г. Осенью того же года состоялись приемочные испытания мотоциклов «Днепр-14.9М». Буква «М» в наименовании означала «модернизированный». Однако межведомственная комиссия не приняла мотоцикла для постановки на производство, потребовав его доработки. Повторные, на этот раз успешные, испытания были проведены в марте 1988 г., и завод изготовил для почетного эскорта партию из 25 мотоциклов «Днепр-14.9М».

В первую очередь эти модели отличались новым дизайном. Увеличилась площадь переднего обтекателя, приподнялись глушители, «зимние» колеса сохранили диаметр 18 дюймов, но получили тормозные барабаны старого типа вместо прямоспицевых, летом на переднюю ось ставили 19-дюймовые колеса. Новая система электрооборудования предусматривала новую коммутацию, применение новых сигнальных фар и новую панель приборов с модернизированными тахометром, спидометром, новыми часами, амперметром и встроенной в правый переключатель руля кнопкой электроразпуска. Задний маятник, изготовленный из трубы прямоугольного сечения, стал легче. В угоду требований моды уменьшилось



Эскортирование литовской делегации осуществляют мотоциклы BMW K75RT

количество хромированных деталей. Боковой прицеп был создан заново на базе экспортной модификации бокового прицепа производства Вятско-Полянского завода. Балласт, ранее размещавшийся внутри, вынесли наружу ниже уровня пола кузова и ближе к внешней контуре рамы. Колесо, диаметром 16 дюймов, было целиком «позаимствовано» от кроссовых мотоциклов КМЗ. «Днепр-14,9М» стал последним эскортным мотоциклом, произведенным СССР. Эти модели проработали в почетном эскорте до середины 1990-х гг., когда им на смену пришли мотоциклы иностранного производства.

В 1993 г. для эскорта были закуплены мотоциклы фирмы «БМВ». Специальная модификация K75RT имела полицейское исполнение и оснащалась дополнительным оборудованием: гидроприводом тормозов и антиблокировочной системой, УКВ-приемо-передающей радиостанцией, световыми специальными сигналами с красным и синим светофильтрами, а также электрической сиреной, работающей в двух режимах. Мощность 4-тактного 3-цилиндрового двигателя составляет 75 л.с. и позволяет развивать максимальную скорость 185 км/ч.

Для эксплуатации в зимних условиях требовалось оснащение эскортных мотоциклов боковыми прицепами, создающими дополнительную точку опоры и, благодаря наличию дополнительного груза, облегчающими прохождение поворотов на высокой скорости. Ссылаясь на технические причины, баварский концерн «БМВ» на тот период отказался взять заказ



Эскортирование китайской делегации осуществляют мотоциклы BMW R1150RT

российской спецслужбы по производству боковых прицепов. Прицепы были изготовлены по специальному заказу в Великобритании.

Мотоциклы BMW K75RT после завершения своей эскортной службы и в настоящее время используются почетным эскортом для тренировочных занятий.

В 2006 г. на смену «зимним» BMW K75RT с боковым прицепом пришли мотоциклы BMW R1150RT.

Двигатель этого мотоцикла оппозитный, 2-цилиндровый с непосредственным впрыском, 4-тактный, воздушного охлаждения, имеет рабочий объем 1130 см³. Мощность его составляет 95 л.с. и позволяет развивать максимальную скорость более 170 км/ч. Мотоцикл оснащен 6-ступенчатой коробкой передач, дисковыми тормозами с гидравлическим приводом и системой ABS.

Боковые прицепы были изготовлены по специальному заказу в Германии в г. Шорндорф фирмой «Тройка». Изначально были представлены серийные варианты, предусматривавшие возможность размещения бокового пассажира. После их рассмотрения было принято решение демонтировать пассажирское сиденье и вместо тента установить твердую крышку из специального материала.

В 2012 г. были закуплены мотоциклы модели BMW R1200RT полицейского исполнения, которые пришли на смену «летним» одиночным BMW K75RT. Новые мотоциклы оснащены современными системами, в част-



Эскортирование китайской делегации осуществляют мотоциклы BMW R1200RT

ности имеют жидкокристаллический дисплей бортового компьютера, на котором отображается вся необходимая информация, датчики давления в шинах. Двигатель этого мотоцикла оппозитный, 2-цилиндровый с непосредственным впрыском, 4-тактный, воздушного охлаждения, имеет рабочий объем 1170 см³. Мощность его составляет 110 л.с. и позволяет развивать максимальную скорость более 200 км/ч. Этот мотоцикл оснащен 6-ступенчатой коробкой передач, дисковыми тормозами с интегральной системой ABS.

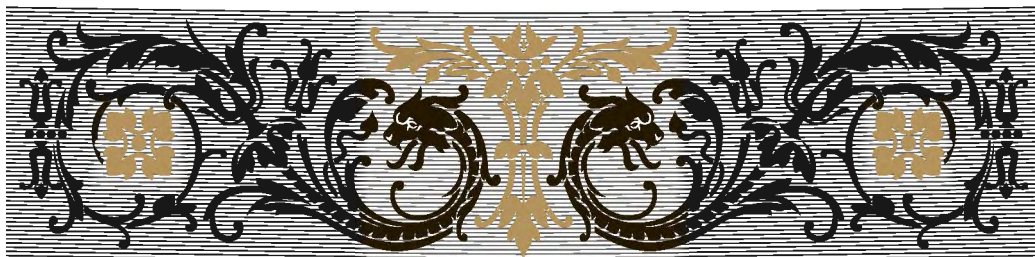
Все эскортные мотоциклы оборудованы устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и радиостанциями.

Продолжается и традиция участия почетного эскорта в различных торжественных мероприятиях. В частности, сотрудники подразделения принимали участие в церемониях зажжения Вечного огня на Поклонной горе и Могиле Неизвестного Солдата в 2010 г., в посвященных 50-летию первого полета человека в космос торжественных мероприятиях в 2011 г., в эскортировании олимпийского огня от аэропорта Внуково до Красной площади в 2013 г., в фестивале «Спасская башня» на Красной площади в 2014 г.

За 60 лет своего существования почетный эскорт стал одной из «визитных карточек» нашей страны, обеспечивал безопасность и эскортирование глав зарубежных государств во время официальных визитов, участвовал в проведении крупных торжественных мероприятий, всего проведя око-

до тысячи эскортирований. И сегодня подразделение уверенно выполняет стоящие перед ним задачи по осуществлению в предусмотренных государственной протокольной практикой случаях сопровождения почетным эскортом глав иностранных государств, глав правительств иностранных государств и членов их семей в период пребывания на территории Российской Федерации.





ВОСПОМИНАНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ГОНа

Чижов Валерий Сергеевич

— *Валерий Сергеевич, в какие годы вы работали в ГОНе?*

— С 1983 года по 2000-й.

— *На каких машинах вы работали?*

— На всех отечественных машинах, которые поставлялись в ГОН. Это «Волги» спецзаказа и, естественно, ЗИЛ, «Чайка» ГАЗ-13, ГАЗ-14. Хотя ГАЗ-13 мы застали в самом конце. На ЗИЛах тоже разных модификаций, начиная от 45-го, кончая 47-м.

— *А с кем вы работали?*

— В 83-м году я работал с семьей товарища Романова Григория Васильевича¹. Как он из Ленинграда приехал, так сразу и попал я к нему.

— *А потом?*

— После была оперативная работа. Работал на машинах прикрытия. Затем работал со Слюньковым Николаем Никитовичем², членом Полит-

¹ Романов Григорий Васильевич (1923–2008). В 1971–1983 гг. — первый секретарь Ленинградского обкома КПСС. В 1983–1985 гг. — член Политбюро ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС, курировавший вопросы военно-промышленного комплекса. Герой Социалистического Труда.

² Слюньков Николай Никитович (род. 1929). В 1983–1987 гг. — первый секретарь ЦК КП Белоруссии. В 1987–1990 гг. — член Политбюро ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС. Герой Социалистического Труда.

бюро. Потом, с 91-го по 2000 год работал в кортеже у первого Президента России Бориса Николаевича Ельцина³.

— *Работа в машине прикрытия и на основной машине чем отличается?*

— В общем-то, работа практически одинаковая, потому что водитель, работающий на основной машине, постоянно должен думать о водителе, который находится сзади. И если в совокупности брать, то работа по сложности практически одинаковая. Конечно, у машины прикрытия есть свои сложности, например, при неблагоприятных погодных условиях. Ведь машина должна находиться, в зависимости от обстановки, бывает, что очень близко. А грязь, дождь, снег, сами понимаете, нас не выбирают. Поэтому здесь есть маленький плюс у водителя, который находится впереди.

— *А готовят по-разному водителей машины прикрытия и основной машины?*

— Нет, подготовка идет общая. У нас существуют курсы по повышению квалификации. Эти курсы работают круглогодично, и в плане нашего профессионального мастерства разницы нет никакой — подготовка совершенно одинаковая. Но в работе основного водителя есть свои нюансы. Он непосредственно имеет контакт с пассажиром. Поэтому надо знать, что ответить, как ответить и быть при этом немножко психологом, потому что нужно улавливать настроение пассажира. Так что в этом плане, конечно, разница есть.

— *С кем вы работали, и как происходило общение с вашими пассажирами?*

— Естественно, все зависит от самого человека, общителен он или нет. Когда смотришь на их фотографии в газете, например, то естественно, они кажутся далекими и недостижимыми и думаешь: господи, кого я вожу! А в жизни все бывает совершенно по-другому. Например, Григорий Васильевич — удивительный человек, с огромным кругозором, просто кладезь знаний. С ним и общаться легко было, и можно было что-нибудь спросить. Он мог рассказать много интересных вещей. Конечно, нужно было знать момент, когда задать вопрос.

А вот во времена Михаила Сергеевича был такой Президентский совет. Нам тогда приходилось общаться с различными людьми, от ученых и писателей до простых рабочих. Удивительное было время. Мне приходилось работать с Осипьяном⁴, вице-президентом Академии наук СССР. Знаете, если

³ Ельцин Борис Николаевич (1931–2006). Первый Президент Российской Федерации (1991–1999 гг.). 31 декабря 1999 г. досрочно ушел в отставку. В 1990–1991 гг. — Председатель Верховного Совета РСФСР.

⁴ Осипьян Юрий Андреевич (1931–2008). Академик, физик. В 1988–1991 гг. — вице-президент Академии наук СССР. В 1991–2001 гг. — вице-президент Российской Академии наук. В 1989–1991 гг. — народный депутат СССР.

бы я с ним встретился на улице, то никогда бы не подумал, что он находится на такой должности. Это был человек удивительно скромный и интеллигентный. Он даже если куда опаздывал, то никогда не возникало какого-то напряжения. Он просто говорил: «Ой, мы опаздываем, нам надо побыстрее!» И никаких командных нот в голосе. Работать с ним было одно удовольствие.

— *А были какие-то неординарные случаи?*

— О них можно рассказывать очень долго, времени не хватит. Всякое бывало. Помню, нужно было срочно подать кортеж в Кремль. А снегопад шел такой, что в трех метрах ничего не было видно. Естественно, кортеж шел весь «по фонарикам» — так мы называем огни впереди идущей машины. Где-то в районе гостиницы «Украина» последняя машина кортежа теряет на время контроль, начинается снос передней оси. Естественно, водитель борется и старается стабилизировать автомобиль. В этот момент скорость падает. Автомобиль восстанавливается, он добавляет скорость, доходит до этих «фонариков» и идет за ними. И тут, приблизившись к этим «фонарикам», он видит, что это автомобиль «такси». Понадобилось какое-то время, чтобы прийти в свой кортеж и встать на свое место. Вот такие у нас бывали истории.

В заграничных командировках тоже интересные моменты случались. Прилетаем однажды с официальным визитом в Китай, разгружаем машину с самолета. Вдруг к нам подходят двое и заявляют: «На своих машинах вы ехать не сможете — у вас права не те». — «Как не те права?» — говорю. — «Права должны быть китайские. Так что сейчас едем в полицейский участок и будем сдавать на права», — отвечают. Приезжаем. Нам быстро показывают отличия и так далее. На наше счастье приезжает человек из посольства и спрашивает: «У вас кто-то знает китайский язык?» Мы переглянулись, конечно, нет. Он говорит: «Ну, тогда отвечайте уверенно на заданные вопросы, а переводить буду я». Сдали все успешно и отработали визит нормально.

Я хотел еще сказать о сложностях перелетов заграничных. Бывали такие случаи, что мы в течение 5–7 дней делали несколько оборотов вокруг земного шара. И работа здесь сложна тем, что есть всего три дня на подготовку. На второй день у тебя начинается акклиматизация, а нужно уже работать. Отбор у нас по здоровью был, естественно, очень тщательный. Но каким бы здоровым человек ни был, все равно тяжело. Иногда доходило до того, что едешь и шиплешь свою руку, чтобы не уснуть. А перелеты всякие бывали. Попадали и в ураган. Машины на цепях. Когда самолет попадает в турбулентные потоки, все эти цепи натягиваются. И тогда думаешь: не оторвались бы они! И после всех этих передрыг мы сразу за руль

и вперед. Романтика присутствует, конечно, но с большими сложностями она сопряжена.

— *Как строится смена?*

— День строился так. Сначала посещение врача. После проверки состояния здоровья сотрудники получают оружие и следуют на инструктаж. Руководство проводит инструктаж на предмет дорожных условий, по изменениям на дорогах, доводят до нас оперативную информацию. После инструктажа во дворе ГОНа идет передача смены. Мы получаем транспорт. Те, кто сдает смену, делают свои замечания, по транспорту, например. Затем моются автомобили, ставятся в бокс, и мы поднимаемся наверх. Здесь начинается непосредственно дежурство.

Затем обед. Здесь тоже свои нюансы. В столовой висит табличка: «Оперативный наряд обслуживается вне очереди». Бывает очень много людей недовольных, когда мы проходим мимо очереди. Но посмотреть бы на их удивление, когда мы обед оставляем, не тронув. Бывало, только сядем мы за стол, а по связи поступает команда — срочно на выезд! Поэтому те, кто уже это видел, вопросов не задавали. После обеда... здесь уже все зависит от службы — вызвали, получили задание, поехали. Не вызвали — находимся на дежурстве, ждем выезда.

Выезды тоже разные бывают. Бывают срочные, а бывает так, как только что рассказал. Но чаще все почему-то происходит неожиданно — нужно быстро подать, быстро куда-то доставить. Ну, затем поездка. Когда у нас было Политбюро, то все жили на госдачах. Сейчас кто-то живет на госдачах, а кто-то на квартирах. Раньше, вечером после работы все разъезжались, отвозили пассажиров на отдых.

В выходные дни — занятия. Хотя они бывают и в рабочие дни. Довольно часто к нам приезжали сотрудники ГАИ, как бы просвещать нас. В общем, учеба идет в течение всей службы. Можно сказать, что мы учимся всю жизнь.

— *Вы работали с Ельциным. Чем-то отличалась работа именно с ним?*

— Конечно, отличалась. Были свои плюсы. Например, снятие автомобилей, когда трасса зачищалась лучше, и нам ездить было легче, чем другим водителям. Но в то же время были такие задания, которые были на грани, приходилось рисковать. Например, есть такой объект Горки-10. От него до Кремля 42 километра. Садится президент в автомобиль и говорит, что через 24 минуты мы должны быть на работе. Сами понимаете, какова должна быть скорость. У водителя ГОНа есть, конечно, свои «фишки», свои хитрости, когда он может «обмануть» пассажира. Водитель, допустим, видит,

что можно и не спеша расстояние за это время покрыть. Можно так повести автомобиль, что пассажир скажет: да ладно, что нам спешить, мы и так успеем. Но в тот раз президента было не «обмануть». Он смотрел на часы, и по времени мы ехали. Так что не всегда наши хитрости проходили. Тогда нам нужно было именно за это время пройти это расстояние.

Президент был человек рискованный, и часто кортеж ходил «на грани». Рисковали. Проходили такие расстояния, которые потом, когда начинали вычислять, казалось невозможно пройти за это время. Но, тем не менее, мы это делали.

Когда же перешли на иномарки, конечно, стало легче. Несмотря на то, что мы все патриоты наших автомобилей, любили ЗИЛ и продолжаем любить его. Это же наша машина, а мы все советские люди... Мы гордились этой машиной. Особенно при поездках в загранкомандировки. Там все интересовались, что это за чудо-автомобиль!

Конечно, когда получил ГОН «Мерседес», стало работать намного легче. Потому что там и ABS, и система контроля. У ЗИЛа ничего этого нет. Там обыкновенный задний привод, твоя голова, руки и навыки. Поэтому, какие бы мы патриоты ни были — на «Мерседесе» работать легче.

— *Вы перечислялись или просто в один день пересели на другую машину?*

— Дело в том, что у нас парк обновлялся постепенно. И когда приходит автомобиль в ГОН, все происходит так. Руководство сажает «за парту» свободную смену, книги в руки — это теория. А потом практика. И если вы опытный водитель, то не так много нужно времени, чтобы познакомиться с новой машиной.

Хотя были такие случаи. Например, в Завидово, прямо на охоте, мы получили «Ниссан Патрол», джипы такие. Мне в качестве пассажира «достался» Ерин⁵, тогдашний министр внутренних дел. Пришлось сесть на этот «Ниссан». А я вообще никогда за его рулем не сидел. Вот так получилось — с корабля на бал. Мы приезжаем, а машины уже стоят и пассажиры в них уже сидят. Поехали. По дороге потихонечку знакомился с новой машиной.

— *Когда наши машины с завода приходили, вам приходилось что-то дodelывать, передelывать, что-то подстраивать под себя?*

— Подстраивать приходилось иногда не только под себя, но и под пассажира. Например, Борис Николаевич был очень высокого роста, и прихо-

⁵ Ерин Виктор Федорович (род. 1944). Генерал армии, в 1992–1995 гг. — министр внутренних дел Российской Федерации. Герой России. Один из основных участников октябрьских событий 1993 года. Был отправлен в отставку после событий в Буденновске в июне 1995. В 1995–2000 гг. — заместитель директора Службы внешней разведки Российской Федерации.

дилось кое-что переделывать в салоне, чтобы ему было удобно. А со стороны технической части... здесь что подстраивать? У нас завод ЗИЛ рядом, и если какие-то случались нюансы, то отгонялась машина и все там делалось. Потому что конструктивно переделывать ничего нельзя было, да и запрещалось. К тому же у нас свои механики, и если какие-то моменты возникали, то мы сразу к ним обращались.

А что проблемные наши машины, то с этим, конечно, не поспоришь. Например, вам нужно завести иномарку. Вы пришли, открыли, повернули ключик и машина завелась. А чтобы завести ЗИЛ, особенно в зимнее время, нужно освоить целую науку. Прodelать ряд манипуляций для того, чтобы машина без проблем завелась. Потому что, если она не заведется с первого или второго раза, то с третьего вы ее точно не заведете. Тут уж нужно вызывать механика.

— *А что за манипуляции?*

— Манипуляции простые. Следует обязательно нажать два раза на газ, до упора, подождать, пока бензонасос все накачает. Потом два раза на газ и затем только уже поворот ключа. Как правило, это помогало, и машина заводилась. Но бывало и так, что кто-то забывал в спешке. Тогда приходилось брать подменную машину. И никогда не было, чтобы задание срывалось из-за этого, потому что всегда есть подменная машина. Даже в пути, если водитель вдруг почувствовал какую-то неисправность, ему достаточно поднять трубку, назвать маршрут и там его уже будет ждать подменный автомобиль.

— *Что вы переделали в машине для Бориса Николаевича?*

— Дело в том, что в ЗИЛах и в «Чайках» есть сиденье среднее. Эти автомобили считаются восьмиместными, и, когда много пассажиров, оно поднимается, и может еще один человек сесть. А когда человек высокого роста, если он ноги, допустим, вытягивает, то это сиденье ему мешает. Поэтому сиденье это снимали.

Кулагин Лев Дмитриевич

— *Лев Дмитриевич, каков ваш стаж в ГОНе?*

— Проработал с 68-го по 93-й год.

— *На каких машинах?*

— Вначале «Волга», семейная колонна. Теперь-то «Волг» нет. Потом на ЗИЛах. Затем на «броневике», на машине с броневой защитой.

— *А с кем работали?*

— Был такой Кулаков Федор Давыдович⁶, если помните. С ним лет десять работал. Потом с Горбачевым⁷... до конца Советского Союза. Я его возил одиннадцать лет. С тех пор, как он секретарем пришел по сельскому хозяйству, потом уже как генсека. И в тот день, когда его сняли, и флаг опускали, мне тоже пришлось работать.

— *А первый день работы с ним помните?*

— Первый день... так, ничего особенного.

— *Вы знали, что к нему идете работать?*

— Конечно, сказали, предупредили. Все было обычно, никакого особого впечатления не было. Приехал и стал возить.

— *А про последний день расскажите. Вы видели, наверное, его переживания?*

— Это было во дворе 1-го корпуса. Вызвали машину, ожидали, наверное, часа два, когда он выйдет. Видел я, как флаг спускался, Советского Союза, а другой поднимали во дворике внутреннем. Через какое-то время вышел он, сел в автомобиль. А перед этим мне заменили броневой автомобиль на простой — приехали, отобрали, пригнали другой, легкий автомобиль. Поехали мы с ним на дачу. Он все ехал и по плечу меня хлопал, немножко подпил, видимо. «Направят, — говорил, — направят они страной...» Приехали на дачу, попрощались. Больше я его не видел.

— *В командировках заграничных бывали?*

— Во многих бывал командировках. Обычно за два-три дня мы прибывали в страну. По три ЗИЛа входили в Ил-76. Изучали маршруты дня два, примерялись. Потому что, например, в Риме, в Квиринальском дворце, анфилада есть такая из арок, очень узкая. А ЗИЛ — он же длинный. И приходилось немножко потренироваться. Потом с пассажиром я там проезжал. Американцы там не проезжали, но мы смогли. В Америке в наше старое посольство очень трудно было заезжать. Там буквально сантиметры какие-то. Для этого обучали специально. Самое главное для водителя — быстро работать руками и головой.

— *Вы имеете в виду обучение на полигоне? Насколько часто оно происходило?*

⁶ Кулаков Федор Давыдович (1918–1978). В 1965–1978 гг. — секретарь ЦК КПСС (в 1971–1978 гг. — член Политбюро ЦК КПСС). Герой Социалистического Труда. Считался одним из возможных преемников Л.И. Брежнева. В Политбюро ЦК курировал вопросы сельского хозяйства.

⁷ Горбачев Михаил Сергеевич (род. 1931). Первый Президент СССР (1990–1991 гг.). 25 декабря 1991 г. ушел в отставку. В 1985–1991 гг. — Генеральный секретарь ЦК КПСС. В 1988–1990 гг. — Председатель Верховного совета СССР.

— Бывало дня три-четыре подряд. Мы вначале на «Волгах» тренировались, а потом уже на ЗИЛах. На «Мосфильмовской» у нас гараж и там стоянка учебных машин. Вот такое, допустим, задание: от «Мосфильма» и до «Ходынки» (там обычно тренировались) доехать надо было, забыв про педаль тормоза. Только передачи и газ, газ — передачи. Вот такая задача была. В основном получалось. В экстренной ситуации, приходилось, конечно, тормозить.

— *Были какие-то ситуации сложные, нестандартные?*

— В Италии дело было. Когда заезжали в один из дворцов, мне пачку листовок бросили на лобовое стекло. Видимости никакой! Моментально сообразил, включил дворники и избежал слепой езды.

— *Вы кого-то везли?*

— В машине были Андреотти⁸ и Михаил Сергеевич. В нашей работе самое главное — доездить охраняемого целым и невредимым.

— *Как у вас происходило общение с Михаилом Сергеевичем и какой он был человек?*

— Он был человек настроения. Общались мало, эпизодически. Бывало, замечание небольшое сделает. Но это вначале было, когда только его начал возить, когда еще не привыкли друг к другу.

— *Он любил быструю езду?*

— На это он внимания не обращал. Приходилось, конечно, быстро ездить. Случалось от Раздор до Кремля гнать 180–170 км в час на «броневике».

— *Куда же так опаздывали?*

— На встречу в Кремль.

— *А почему так?*

— Поздно вышел и сказал, что надо успеть.

— *Успели?*

— Ровно приехали. Даже одна минута оставалась в запасе. При этом такая масса, 7 тонн, летит со скоростью 180 километров как снаряд. Управлять тяжело, особенно на поворотах. Его же сносит, этот ЗИЛ. Стараешься как можно более плавно поворот проводить.

— *А нам все хвалили ЗИЛ-114.. Расскажите про него. Он действительно лучше других машин и чем конкретно? Хорошая ведь машина, непереоцениваемая...*

— Да, у него центр тяжести ниже к поверхности земли. Со слов чьих-то слышал, что Бородин, директор завода ЗИЛ, говорил: «Кто перевернет ЗИЛ,

⁸ Андреотти Джулио (1919–2013). В 1972–1973, 1976–1979 и 1989–1992 гг. — председатель Совета министров Италии. Неоднократно — министр обороны, министр внутренних дел, министр иностранных дел. Его правительство стало последним христианско-демократическим кабинетом Италии.

тому подарю «Жигули»». Пытались, ничего не получалось. ЗИЛ невозможно перевернуть. Хорошая машина, устойчивая, солидная. Приятно в ней ехать, не то что теперешние иномарки. Это все не то. Не чувствуешь такого комфорта и удовлетворения. Приходилось мне на «Мерседесе» Шапошникова⁹ целый год возить — не то все. Не чувствуешь мощи и солидности автомобиля.

— *А механические качества, легко ли заводится?*

— В загранкомандировки мы возили свой бензин всегда, потому что он почему-то на других бензинах плохо работал. Можно было ожидать, что не заведется. В Англии как-то раз еле завели его.

— *А как завели?*

— С аварийной. Аварийную включаешь систему, и все нормально. Потом больше такого не случалось.

— *А с иномарками такого не происходило?*

— Да все бывает с иномарками. Пришлось работать после пенсии, все бывало. Особенно «Вольво» и «Саабы» капризничают.

— *А вы ничего больше не вспомните по поводу командировок?*

— Когда ездил с пассажирами, то машины не подводили. Где мы только не были — Казахстан весь проехали с Назарбаевым¹⁰. И у нас же всегда с собой механики. Профилактику делали каждый вечер. Спать не ляжешь, пока не сделаешь все и не вымоешь машину. Приходилось, когда в Америку ездили, по два часа спать в сутки. Мероприятия поздно заканчивались. Приезжаешь, осмотр сделаешь, помоешь, заправишь машину и тогда только можешь идти отдыхать. А получалось так, что в три, в четыре ночи все закончил, а в шесть уже вставать надо. А потом в самолет. Как только у самолета закрылись аппарели, все засыпают. И уже посадок никто не чувствует.

— *Вы мыли ручную машины?*

— Да, только ручную. Она же полированная. От щеток автоматических она вид потеряет.

— *А что-нибудь переделывали под себя?*

— Да нет. Все хорошо, все удобно. Там сиденье регулируется, руль регулируется, что еще нужно.

⁹ Маршал Шапошников Евгений Иванович (род. 1942). Советский и российский военачальник, последний министр обороны СССР, Главнокомандующий Объединенными Вооруженными Силами СНГ.

¹⁰ Назарбаев Нурсултан Абишевич (род. 1940). С 1991 г. — первый Президент Казахстана. В 1990–1991 гг. — Президент Казахской ССР. Носитель официального титула «Лидер Нации». В апреле 2015 года переизбран на пятый президентский срок на досрочных президентских выборах, по официальным данным набрав 97,75 % голосов избирателей. Рекордсмен по длительности пребывания у власти на постсоветском пространстве.

— *Для пассажиров тоже ничего не передельвалось?*

— Было такое. Если неудобно было пассажиру сзади сидеть, то поролон подкладывали. Но это все на заводе делали.

— *Для кого?*

— У Михаила Сергеевича была просьба. В кресло подложили поролон, под спину.

Антонов Юрий Викторович

— *Юрий Викторович, когда вы стали работать в ГОНе?*

— Пришел в 91-м. Работал до 2000 года. В звании подполковника уволился.

— *Пришли сразу в первую колонну?*

— Да, я пришел с президентом вместе. То есть я устроился на работу в службу безопасности Председателя Верховного Совета, когда еще был Борис Николаевич. Потом путч 91-го. В ГОН перешел, когда все службы перевели сюда уже в Главное управление охраны. И мы все попали сюда.

— *С Ельциным с какого года?*

— С 91-го.

— *В чем особенность работы с Борисом Николаевичем?*

— Особенности есть, конечно. Когда я пришел, то был просто психологически не готов к этой работе. Никогда раньше я не видел первых лиц государства, а он уже был тогда Председателем Верховного Совета. Это был особый психологический момент. Чтобы водитель себя чувствовал уверенно, психологическая обстановка в машине должна быть спокойной. Человек не должен волноваться. Я этот период проходил очень сложно. Где-то недели три меня просто возили в хвостовой машине, чтобы я привык. И когда меня колотить перестало, я сел сначала на «хвост», а через 10 месяцев уже на основную машину. Тогда тоже было волнение, но уже не такое, как вначале. В ГОНе к этому готовят с самого начала, постепенно, начиная с автослужбы, второй колонны. И когда человек попадает через 8–10 лет в первую колонну, он уже психологически готов к этому. Он уже отработал в семейной колонне, он уже, так сказать, близко находился с охраняемыми. Когда я пересел на основную машину, то был такой момент, что недели две ездил и думал: сегодня отработаю, наверное, последний день. Но прошла неделя, вторая... и успокоился.

А особенности какие? Борис Николаевич всегда чувствовал, если человек его побаивался. Но у меня тогда этот процесс более плавно прошел. Сначала, конечно, трудно все было совместить — и психологическую обста-

новку в машине, и прочие детали, которые нужно было продумывать. Я уже не говорю о том, что должен был машину вести. Он очень не любил, когда машина попадала на неровности. У него была больная спина, и если я попадал на какую-то неровность на дороге, то у него возникали болезненные ощущения. И тут даже после одного его замечания два-три дня переживать приходилось.

— *Борис Николаевич чувствовал слабость в человеке?*

— Сразу же, как только он встречался с человеком. Многие терялись. У него был пронизательный такой взгляд, и утаить от него что-либо было сложно. Да и в голову не приходило такое сделать. Знаете, многие теряются, когда встречаются с президентом, просто ступор какой-то наступает.

— *И как вы преодолели этот психологический момент?*

— Постепенно. Тут все как-то взаимосвязано. Начались поездки в Завидово. Мне приходилось все время быть рядом. Был такой момент, когда из Кремля выезжали, на Знаменку, и очень торопились. Нам машина в лоб выскочила. Мне пришлось как-то уходить. Я слева между стенкой и машинами по тротуару ехал. А когда уже выскочил около Министерства обороны между машинами, то эта девятка... как же крутилась и влетела прямо в Боровицкие ворота! И он мне тогда положил руку на плечо и говорит: «Я думал, мы уже всё, врежемся». И тут я понял, что он стал доверять мне. Это произошло, наверное, через месяц после того, как я сел на основную машину. И я как-то успокоился, и не было уже никакого мандража.

— *Кто такой водитель ГОНа?*

— Это человек, на котором лежит большая ответственность. И это очень почетная работа. Не каждому в жизни доводится попасть в ГОН, а уж тем более обслуживать первое лицо государства. Многие ставили целью попасть в первую колонну, но только через 12–15 лет смогли это сделать. Многие идут к этому и не доходят даже до середины пути, наступает выслуга. Я же никогда не думал, что буду возить президента. Так получилось. Без везения, конечно, не обошлось.

— *А самая тяжелая командировка с Борисом Николаевичем?*

— Эти командировки все тяжелые. Я не скажу, что физически, а именно психологически тяжелы. На тебя же направлены камеры всех ведущих телекомпаний мира, и с твоей стороны не должно быть никакого ляпа. Вот, например, посольство в Лондоне. Там настолько узенькие ворота, что проблематично и обычной машине заехать. Когда мы туда проскакивали на ЗИЛе со всего хода, я только и успел нажать рычажок, чтобы у меня сложились зеркала. Ничего не задел, хотя, наверное, было по сантиметру с каждой стороны. Никто ничего не заметил. Это же моя работа и меня этому учили в ГОНе.

Минут через десять туда Маргарет Тэтчер¹¹ приехала. Она уже была экс-премьером — Мейджор¹² тогда заступил на должность. Ее пригласил в посольство Борис Николаевич. Она приехала на своем «Ягуаре» бронированном, и ее минуты три-четыре завозили в эти ворота. Водитель никак не мог сориентироваться, как вообще в них можно проехать. Она вышла из машины, пошла наверх, поднялась на ступенек пять-шесть и оглянулась. Смотрит, стоит наш монстр, наш ЗИЛ, шесть метров в длину. Она разворачивается и напрямик ко мне подходит, с переводчиком. Поздоровались. Она спрашивает: «Вы водитель?» «Я», — отвечаю. «Объясните, как вы сюда въехали?» — «Вы знаете, через ворота». Она смотрит на свою машину, смотрит на нашу. В общем, она была крайне удивлена, как машина вообще смогла сюда въехать.

Второй случай был в Токио. Мы ехали по хайвею третьего уровня, а где-то по ходу маршрута на спуске перекрыли трассу. В общем, был змеиный маршрут, и по протоколу я шел по пандусам вниз на первый уровень. А это такой барабан и пандусы сплошные. Они туда нырнули, они узенькие... но когда у меня туда полмашины заехало, я сразу все понял. Думаю, если еще на сантиметр ошибусь, то шесть тонн, что весит машина, свое дело сделают. То есть меня там так разопрет, что танком не вытащить ни вперед, ни назад. А главное, что выйти из машины уже нельзя будет. Как-то я съехал оттуда. В общем, холодный пот у меня выступил.

Все «проколы» наши сразу же отражаются. Это я отчетливо помню по визиту на Украину, когда Кучма¹³ нас встретил в аэропорту и мы поехали на одной машине. Я ставлю наш штандарт президентский справа. Ставлю украинский штандарт. Когда доезжаем до резиденции, Кучма говорит: «Я сейчас здесь выйду». Они вместе вышли. Потом Борис Николаевич один уже садится в машину и я, естественно, снимаю флажок принимающей стороны. Мы едем в Дом правительства. Но не успели еще до него доехать, а по

¹¹ Тэтчер Маргарет Хильда (1925–2013). В 1979–1990 гг. — Премьер-министр Великобритании, лидер партии консерваторов. Первая женщина, ставшая премьер-министром европейского государства. Премьерство Тэтчер стало самым продолжительным в XX веке. Получив прозвище «железная леди» за резкую критику советского руководства, она воплотила в жизнь ряд консервативных мер, ставших частью политики так называемого «тэтчеризма».

¹² Мейджор Джон (род. 1943). Премьер-министр Великобритании с 1990 по 1997 г. Продолжил курс Тэтчер на приватизацию государственной собственности и интеграцию Великобритании в европейское сообщество. На парламентских выборах 1997 г. консерваторы во главе с Мейджором потерпели поражение от лейбористской партии.

¹³ Кучма Леонид Данилович (род. 1938). Второй Президент Украины, избирался на этот пост дважды — в июле 1994 г. и в ноябре 1999 г. С октября 1992 г. по сентябрь 1993 г. — премьер-министр Украины. Кандидат технических наук.

украинскому радио уже вещают: неуважение России к Украине! Он наш флаг не уважает! Вот, водитель его вышел и флаг наш чуть ли не растоптал. Я был в шоке.

— *Вы в себе что-то преодолевали? Или же это происходит на уровне вложенной в вас некой системы профессиональных навыков, и решения принимаются в этой системе? Или же все-таки бывают эмоциональные, адреналиновые ситуации?*

— Безусловно, что-то приходится решать по месту, сразу. На принятие решения уходят секунды. Но в таких случаях учиться уже поздно. Всему тебя учат в ГОНе, на тренировках, на работе. Учишься при общении с людьми. Бывают иногда и комичные ситуации. Оказался как-то в Лондоне без переводчика в машине. Кортёж идет 40 км в час, а то и меньше. До резиденции ехать минут 10 или 15. Мне Борис Николаевич говорит: «Юр, надо побыстрей, надо побыстрей!» Я думаю: господи, как побыстрей? Я не знаю, как спросить у представителя охраны с английской стороны. Он рядом сидит. И так мне стало неудобно. В школе я изучал немецкий язык. Спрашиваю его, говорит ли он по-немецки. Он — «ноу». Думаю, спрошу сейчас по-французски, он наверняка французский знает. А мне опять Борис Николаевич говорит, что надо побыстрее. Тут я англичанину и говорю: спик ин чайна? Гляжу, у того глаза большие становятся. Тут Наина Иосифовна и говорит: «Боря, Юра ему и по-немецки, и по-китайски... он что-то не понимает». И всё, от меня отстали. Подъехали к резиденции. Бориса Николаевича ждет встречающая сторона. А Наина Иосифовна выходит из машины и ко мне бежит. Говорит: «Юра, вы действительно знаете китайский?» Я говорю: «Да вы что, Наина Иосифовна, я просто его спросил, знает ли он, и все». Она рассмеялась.

В общем, приходилось как-то сглаживать возникавшие шероховатости. И если попадаешь в какую-то пикантную ситуацию, то просто сидеть и молчать нельзя. Борис Николаевич очень не любил, если он что-то спрашивает, а ты говоришь, что не готов ответить или не располагаешь какими-то данными. Ответ должен был быть однозначным. Тебя спросили — ты ответил.

— *А что еще вы могли бы вспомнить?*

— В 92-м году, по-моему, было. Штат Арканзас в Америке. Мы поехали в какое-то фермерское хозяйство. Борис Николаевич там покосил на комбайне, все осмотрел. И вот уже пора обратно в машину. Мы стоим под парами, остается ему 20 метров пройти... и в этот момент у меня отказывает кондиционер. А на улице плюс 30! Все, горячий воздух пошел! Шок! Я сразу на станцию сообщил руководителю и механику. И тут меня спасла американская корреспондентка. У самой машины она остановила Бориса Николаевича.

ча и начала задавать какие-то вопросы. За это время нам удалось поменять машину. Сразу резервную машину поставили. Только ее поставили, он сел в машину. Кортёж поехал. И тут я вижу, что в сломанную машину успевают сесть Владимир Алексеевич, руководитель наш, и с ним Илюшин Виктор Васильевич¹⁴, который был помощником у Бориса Николаевича. У меня первая мысль: как же они поедут без кондиционера при такой жаре да в замкнутом пространстве?! Горячий воздух тебе в лицо, просто задохнешься.

Проехали мы буквально минут пять. Смотрю, как-то неадекватно начал себя вести мотоэскорт американский. Едут и всё оглядываются назад. Смотрю в зеркало заднего вида — едет наш ЗИЛ через две машины от меня, а дверь открыта. Думаю, вот это да! Входим в поворот, и вдруг двери, как по команде, закрываются, проходим поворот — двери опять открываются. А их же надо держать ногами, они тяжелые. Но иначе задохнешься. Потом рассказывали, как по команде дверь открывали и закрывали. Американцы были в шоке... Тут я сразу понял, что Владимир Алексеевич сидит и командует. Он по-нашему, по-гоновски знал все особенности машины. Если эту дверь не успеть вовремя закрыть при повороте, то ты вместе с ней просто вылетишь наружу и будешь, если повезет, просто на ней болтаться. Ехали мы так минут 30. Приехали в аэропорт. И когда вышли из машин, Борис Николаевич оборачивается и говорит: «А что с помощником?» Смотрю в зеркало, а его просто волоком из машины. Он потерял сознание, настолько было душно. Потом он мне долго говорил: «Теперь я узнал, что такое наш ЗИЛ!»

— *Вы получали ЗИЛ?*

— Нет, я просто начинал работать на ЗИЛах, а потом, когда была команда заказать новые машины, меня вместе с руководителем ГОНа отправили в Германию, так как я хорошо знал все требования президента. Мы заказывали на заводе «Мерседес Пульман». Вообще-то этот «Пульман» готовили под Коля. Но когда он был с визитом в Москве, то сказал, что предоставит право на него Борису Николаевичу. И где-то через шесть месяцев нам позвонили и сказали, что машина уже в стадии доработки. Мы поехали дорабатывать салон.

Немцы четко сработали. Любая прихоть исполнялась. Слова «нет» для них не существует. Все было сделано так, как мы просили. Этой машиной и по сей день, думаю, все довольны. И Владимир Владимирович сейчас ездит на такой же. Модель только более совершенная.

¹⁴ Илюшин Виктор Васильевич (род. 1947). С 1990 г. — руководитель секретариата Председателя Верховного Совета РСФСР Бориса Ельцина и один из его близких помощников. Действительный государственный советник Российской Федерации 1 класса.

— В какой машине для Бориса Николаевича специально переделывали сиденья?

— В «Мерседесе» переделывали, ну и в джипе «Мерседес» тоже. У него же повреждение позвоночника было. Поэтому спинка должна была быть под определенным уклоном. И когда я сдавал эту машину президенту, то все это объяснил. Он сказал, что доволен. Я был горд тем, что все получилось. Конечно, не я один работал, в общем-то, весь главк трудился. А когда президенту хорошо, то и всем хорошо.

Купринов Виктор Сергеевич

— Виктор Сергеевич, с кем вы работали из первых лиц?

— В управлении с 74-го года работаю. В 76-м начал работать в ГОНе, во второй колонне. Сразу попал к руководству. Работал на подмене у Сторожева, начальника управления. А остальное время работал на подмене со многими: у Пономаревых¹⁵, Андроповых¹⁶, у Косыгина¹⁷. Где-то с 77-го года и по 80-й проработал в семье Косыгина. Алексей Николаевич когда заболел, машину оттуда сняли и меня стали переводить в первую колонну на работу. Как раз была Олимпиада, и команда поступила: срочно направить лучшего водителя к Горбачевой Раисе Максимовне¹⁸. И с 80-го года 12 лет я отработал с их семьей. Вот, собственно, и весь путь в ГОНе. А в 92-м ушел на пенсию по выслуге лет.

¹⁵ Пономарев Борис Николаевич (1905–1995). Советский партийный деятель, кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС с 1972–1986.

¹⁶ Андропов Юрий Владимирович (1914–1984). В 1982–1984 гг. — Генеральный секретарь ЦК КПСС, председатель Верховного суда СССР с 1983 г. Герой Социалистического Труда. В годы войны был одним из организаторов партизанского движения в Карелии. Был послом СССР в Венгрии; способствовал вводу советских войск в Венгрию в 1956 г. Руководил осуществлением репрессивных мер по отношению к инакомыслящим и правозащитному движению. Как Генеральный секретарь, пытался административными методами остановить кризис в партии и государстве.

¹⁷ Косыгин Алексей Николаевич (1904–1980). В 1964–1980 гг. — член Политбюро ЦК КПСС, председатель Совета министров СССР. Умер через два месяца после ухода на пенсию. Дважды Герой Социалистического Труда. При И.В. Сталине был одним из самых молодых наркомов. В годы войны активно работал в Государственном комитете обороны (ГКО), занимался вопросами эвакуации промышленных предприятий, помощью блокадному Ленинграду. Пользовался большим уважением в партийно-государственных органах власти и управления.

¹⁸ Горбачева Раиса Максимовна (1932–1999) — супруга первого Президента СССР М.С. Горбачева. В 1986–1991 гг. — член президиума Советского фонда культуры.

№ 64.

N 25

99

1906 года,
907, 908, 909,
13.

Д Ъ Л О

канцелярии Начальника Охранной Агентуры, под-
вѣдомственной Дворцовому Коменданту

*Съ своимъ происшествіемъ на
пути съпровожденія Высочайшия
Свѣта*

Начато *18-го Марта* 1906 года.

Кончено *10-го Октября* 1913 года.

На . 90 . листахъ

№

Хазинтъ 2

1908г.

ДЪЛО

ДЕПАРТАМЕНТА

ПОЛИЦИИ.

Дж

ДЪЛОПРОИЗВОДСТВО.

*По прѣсѣку правиль с самосѣди
мушрхосъ экитиматъ*

Начато _____ 190 _____ года.

Кончено _____ 190 _____ года.

На _____ листахъ.

77

21

МАРШРУТЫ
И ПОРЯДОКЪ ДВИЖЕНІЯ ВЪ ГОРОДѢ
во время **ВЫСОЧАЙШАГО** пребыванія въ **Москвѣ**
въ маѣ 1913 года.

РСФСР
ЗАМЕСТИТЕЛЬ
МЕЖДУНАРОДНОГО КОМИССАРА
ПО ПРОСВЕЩЕНИЮ

193 г.

№ _____

Москва, Частотурский Бульвар, 6. Тел. 29-22

Степана Казимировича ГИЛЬ я знаю с ноября 1917г., когда он начал работать в Смольном. С тех пор тов.ГИЛЬ был водителем Владимира Ильича, переехал вместе с ним в Москву; был с ним во время покушения Каплан и во время нападения бандитов на автомобиль Владимира Ильича. Очень часто мы с Владимиром Ильичем ездили с тов.ГИЛЕМ по окрестностям Москвы. Тов.ГИЛЬ ездил с Владимиром Ильичем до самой его смерти. После смерти Владимира Ильича, тов.ГИЛЬ все время ездит со мной. Степан Казимирович ГИЛЬ честный, добросовестный, опытный, преданный работник и хороший товарищ.



10 июня 1934г.

Н. Крупская

(Н. КРУПСКАЯ)

Приемная
Сдаточная

ведомость №

569

Копия
29

Из автомобиля завода **РОЛЬФ-РОНО**

легковой-гольфедо.

№ **24a/8** заводский № двигателя **82-11.**

назначенный в **Общия гараж С.Н.Я., согласно приказа КБ по Управлению**
на СОВНАРКМА.

Данный автомобиль, соответствующий нижепомещенному описанию его
характеристики, принят **от 1-го Авто-Возового Отряда имени Я.М.СВЕРДЛОВА**
ВЦК.

вместе с инструментами и запасными частями, согласно прилагаемым
искам.



Автомобиль принял:

Углиц

Автомобиль сдал:

[Signature]

• 28 • дня **К А Я** м-ца 1944 года.

Р. С. Ф. С. Р.

Тов. К Д И Н Г Е Р У

АВТО-БОЕВОЙ ОТРЯД
имени Я. М. СЕВЕРЬЛОВА
при В. Ц. М. Н.

СООБЩАЮ, что новые авто-машины Отряда распределены не Начотрядом, а Секретариатом ВПК и ПИКС ССР.

Авто-машина № 14-Б, тов. СТАЛИНА, предоставлена в постоянное пользование тов. ДИКАНДРОВУ.

Вызывает случаи, когда машина, находящаяся в распоряжении того или другого товарища, приходится не посылать потому, что авто-машине необходим периодический технический осмотр, дабы избежать недоработки и крушения в поездках вследствие от технического недосмотра, поэтому и приходится посылать на это время другую машину.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Список авто-маши Отряда от 23/VI-26 г. за № 953.

Начотряда / Дикандров /
Вр.и.д. Завкани / [подпись] /

№ 2/8

И.И.Я. 1926

АХО ПИКС, Советскому Союзу.

ВЫПИСКА

из протокола № 43 заседания **СЕКРЕТАРИАТА** Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов

от 26 го марта 1926 года.

СЛУШАЛИ:	ПОСТАНОВИЛИ:
В. Об обследовании в Кром - де одного банально-хранящего для всех машин, выходящего на те машины (ремонт). / Дн. А.Д. Зина и Ломов - директор Кромца/.	1. За банально-хранящего обследовать в своем офисе банально-хранящего, в помощь своим под бан. шпальтником Александру П. 2. Предложить А.Д. Зина предложить к своему - делу заместителю Секретариата ослу расходов по переоборудованию вышеупомянутого банально-хранящего.

Секретарь: [подпись]

№ 26
26.3.26

С. С. С. Р.

президентом Датским Совнаркомом

Г А Р А Ж Е
всего назначенный
СНК и СТО ССР.

1-й мая 1926
№ 112
320, Протв. Тел. № 2-24-30

Ном. УПРАВЛЕНИЯ СНК ССР и СТО
тов. Л. П. ФРОКТИСТОВУ

Довожу до Вашего сведения, что с 21-го по 26-е мая с/г. я уезжаю в служебную командировку в гор. Денинград, за получением авто-машины для Гаража всего назначенный СНК и СТО ССР прибывших из-за границы.

Земестителем своим на время командировки оставляю подполковника Гаража тов. РЯБОВА В.И. -
Зам. Гаража Особого Назнач. СНК и СТО ССР.

Голопроизводитель [подпись]

ИТ 8с
20/12/42

83

Мая

4

ПРЕДСЕДАТЕЛЮ СНК СССР

тов. РЫКОВУ.-

Сообщаю для сведения, что Особый Гараж СНК не является самостоятельной хозяйственной единицей, а есть часть Авто-Вазм.СНК.-

В мастерских Авто-Вазм, которые обслуживают и гараж Особого назначения, запасные части для "Ролъс-Ройс" имеются.

Машины Особом Гараже вместе с Вашими 8 штук, все "Ролъс-Ройс". Обслуживается штатом в 12 человек.

Гараж обслуживает: Марко Ильиничу, Надежду Константиновну, Анну Ильиничну, Дмитрия Ильича, Николая Ивановича БУХАРИНА, Тов.СТАЛИНА, Проф.ГИТЬЕ и Вас. Чтобы дать полную нагрузку, можно обслужить еще два человека.

В дальнейшем, я полагаю, гараж нужно оставить, ввиду близости и удобства его эксплуатации.-

~~Зам.УПРАВЛЕНИЯ СНК СССР~~

/Ирочников/

И.С. - 1 экз. 1 коп.

С П И С О К

Копия

Авто-Машины I-го Авто-Возового Отряда имени А.С.СВЯТОГО при ВДК.
в Секретариат тов. Зиновьева.

5

№ по ор.	Система авто-машины	№Р Собств.	Находится в распоряжении
1	Паккард	6 местн.	1а/б. открыт. Тов. Калинин.
2	"	"	2 а/б. " " Кириллова.
3	"	"	3 а/б. " " Омирнова.
4	"	"	4 а/б. " " Енукидзе. А.С.
5	"	2 местн.	5 а/б. " Для обслуживания гаража.
6	"	6 местн.	6 а/б. " Наход. в общем наряде.
7	"	"	7 а/б. " "
8	"	"	8 а/б. " "
9	"	"	9 а/б. " "
10	"	"	10 а/б. " "
11	"	"	11 а/б. " "
12	"	"	12 а/б. " Наход. в ремонте.
13	Мазилак	"	13 а/б. } крытая Наход. в расп. т. Виноку
14	"	"	17 а/б. } <i>продана.</i> рва. Наход. в общем наряде.
15	Паккард	"	18 а/б. " " "
16	"	"	19 а/б. " Наход. в ремонте.
17	"	"	14 а/б. открыт. Наход. в распор. тов.
18	"	"	15 а/б. " Зиновьева.
19	"	"	16 а/б. " Наход. в общем наряде.

Из всех находящихся в общем наряде авто-машин будем предоставлять, какому Вы укажете, кроме персонально охраняемых машин.

МТ Начальник Отряда *К.И. Кандров* *И.И. Андреев*
1 Января 1926 года.

953

Москва - Кремль.

**ЗАВЕДЫВАЮЩИЙ СЕКРЕТАРИАТОМ
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ИСПОЛКОМА КОМИНТЕРНА**

Кремль 223
Гор. 3-08-81
Кв. 2-69-31

СЕКРЕТНОСТЬ

25

июня

1926г.

Мир
Кандидат
М. Зиньков
И. Пикель
1926г.

А. 589

Секретарь ЦИК СССР т. ЕНУКИДЗЕ.

26 мая с.г. за № 155 была послана Вам записка тов. Зиновьева о предоставлении ему новой машины.

Поскольку нам известно, Вы просьбу т. Зиновьева удовлетворили отдачей распоряжения т. Никандрову предоставить машину.

Дело оказалось не так просто. По неизвестным нам причинам, новая машина не была предоставлена, а дали старую "Паккард" № 14, хотя в то же время в гараже были **н о в ы е** машины.

Вчера, 24 июня, тов. Зиновьеву была предоставлена вместо № 14 уже другая, совсем старая машина.

Считая это ненормальностью со стороны администрации авто-боевого отряда, передаем вторичную просьбу тов. Зиновьева предоставить ему постоянную новую машину.

[Signature]
(Пикель)

*После этой
т. Пикель*
[Signature]
30/VI-26

372

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 1211 *Ме. Дир. Трудовой*
Совета народных комиссаров Союза ССР

17 м. а. л. 1934 г. Москва, Кремль

О пятинадцатилетии Автобазы СНК Союза.

В связи с пятинадцатилетием существования Автобазы СНК, Совет Народных Комиссаров Союза ССР отмечает хорошую работу всего коллектива работников Автобазы и особенно ее руководителей т. т. АКИНФЕВА и ГУСЕВА.

СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР постановляет:

- 1.- Выделить в распоряжение Начальника Автобазы для проведения празднования 15-летней годовщины и премирования лучших ударников 65 тысяч рублей.
- 2.- Отпустить для приобретения дач лучшим ударникам базы 200 тысяч рублей.
- 3.- Премировать Начальника Автобазы тов. АКИНФЕВА и его Заместителя тов. ГУСЕВА двухмесячным окладом содержания.

Зам. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА
НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

В. Кузьмина
(В. Кузьмина).

Зам. УПРАВЛЯЮЩЕГО ДЕЛАМИ
СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР

(И. Мезлаук). *исп.*

Вн. УД СНК.

л. № _____

2-мт-10-У-34.

Разослать дополнительно:



Секретно

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № ГОКО-6565с
от 20 сентября 1944 г. Москва, Кремль

Об организации производства легковых автомобилей
высшего класса на Московском автозаводе имени
Сталина Наркомсредмаша.

Государственный Комитет Оборонн постановляет:

1. Утвердить представленный Наркомсредмашем образец легкового автомобиля высшего класса ЗИС-110 - 7-ми местный, с кузовом типа Ликувин, 8-ми цилиндровым двигателем мощностью 140 л.с., узлами шасси и мотором конструкции фирмы "Панхард" образца 1942 г. (модель X08, Кастом - Супер 8) в соответствии с характеристической, согласно приложению № 1.

2. Обязать Наркомсредмаш (т.Акопова) и директора Московского автозавода им.Сталина (т.Лихачева):

а) организовать на Московском автозаводе им.Сталина производство легковых автомобилей высшего класса ЗИС-110, обеспечив создание годовой мощности на 600 автомобилей, 1.500 моторов и 30% (по трудоемкости) запасных частей к ним;

б) обеспечить выпуск легковых автомобилей ЗИС-110 в 1945 году - 70 штук, в том числе: в июне - 5 штук, в августе - 5 штук, в сентябре - 10 штук, в октябре - 15 штук, в ноябре - 15 штук, в декабре - 20 штук, и с янва



Rolls-Royce 40/50 Phantom. И.В. Сталин, Большой театр, Москва



Rolls-Royce 40/50 Phantom. И.В. Сталин, Большой театр, Москва



Packard Twelve 1508, кузов 1035. 1937 г., спецзащита



Packard Twelve 1508, кузов 1035. 1937 г., спецзащита



Packard Twelve 1408, кузов 935. 1936 г., спецзащита



На переднем плане автомобили ГАЗ-13 «Чайка». Москва, Кремль



ЗИС-115, спецзащита



ЗИС-115, спецзащита



ЗИС-101А



ЗИС-111В. Встреча Ю.А. Гагарина 14.04.1961 г.



Mercedes-Benz S500 Pullman (W220), на заднем плане Mercedes-Benz ML500 (W163),
эскортные мотоциклы BMW RT1150



Mercedes-Benz S500 Pullman (W220), на заднем плане Mercedes-Benz ML500 (W163),
эскортные мотоциклы BMW RT1150



ЗИС-110



ЗИС-110Б. Г.А. Насер, Н.С. Хрущев, К.Е. Воропиллов в Москве. 29.04.1958 г.



ЗИС-101. И.В. Сталин, В.М. Молотов, А.И. Микоян, С. Орджоникидзе и И.А. Лихачев.
Москва, Кремль, 29.04.1936 г.



ЗИС-101



Packard Eight mod. 902 Phaeton. Гагры. Гос. дача № 18. «Холодная речка».
Экипаж оперативного сопровождения (выездной охраны). 1933 г.



Packard Eight mod. 1101 Phaeton



Packard Eight Touring Sedan. 1938 r.



ЗИС-101, ЗИС-101А, Packard Twelve. Тегеранская конференция, август 1943 г.



ЗИЛ-41047



Тренировка кортежа ГОНа. Конец XX в.



Двор 9 корпуса Московского Кремля в начале XX в.



Двор 9 корпуса Московского Кремля в начале XX в.



Двор 9 корпуса Московского Кремля в начале XX в.



Автомобили Гаража особого назначения во дворе 9 корпуса Московского Кремля в начале XXI в.



Кортеж машин ГОНа. Потсдамская конференция, 1945 г.

— *Как складывались ваши отношения с семьей Горбачевых?*

— Всякое было. Но меня очень ценили, вся семья, и дочка, и зять. Водитель семейной машины — это же не просто водитель, а почти что член семьи. И с детьми и с внуками приходится общаться. В общем, как матрос Чижик был для Ксюши. Любимым водителем был для детей.

— *А почему именно вы были любимым водителем?*

— Не знаю даже... доверяли мне. Произошла тогда авария «гришинская» около метро «Кунцевская». Серьезная авария была. Гришин был у нас охраняемое лицо. Пострадал прикрепленный. Ну и всем приказ: пристегиваться ремнями. Раиса Максимовна тогда мне сказала: «Виктор, скажете пристегиваться, будем пристегиваться». На что ей Ира заметила: «Мама, зачем нам пристегиваться, если у нас за рулем Виктор». Доверие было в этом плане полное.

Да, еще случай был. Мы поехали по Золотому кольцу России. Ехала она в машине со мной и с подружкой своей. На границе Владимирской области ГАИ «передала» нас владимирским, и ее пересадили в «Чайку» первого секретаря обкома. Пожилой был человек, очень волновался. А в городе они чуть не попали два раза в аварию. На обратном пути у них лопнуло заднее правое колесо. Потом, на дороге она сказала: «Виктор, я при всех говорю: клянусь, никогда ни с кем, кроме тебя, в чужую машину не сяду».

— *Так ли все было хорошо или разные ситуации происходили?*

— Мы военные люди, и нам выбирать не приходится. Хотя и были предложения. Вот я проработал у Пономаревых на семейной. Валентина Иосифовна потом все время коменданта пыталась: «Где наш Витя, блондинчик? Как бы нам его заполучить назад». Так что я работал где-то на трех точках, и везде меня хотели оставить у себя.

— *Вы двенадцать лет проработали с человеком весьма неоднозначным, и при этом «на другой машине я не поеду», как она сказала. Значит, на самом деле — почти член семьи?*

— Ну, будем считать, я был практически единственным человеком, с кем она разговаривала как с равным. Поэтому она задавала прямые вопросы и требовала таких же прямых ответов. Когда я пытался дипломатично промолчать или обойти какой-то острый угол, она говорила: «Хватит, говори все как есть». Я так и отвечал. Вот так мы с ней и общались. А когда закончилось «эпоха» Михаила Сергеевича, я его возил как раз из Кремля, в последний раз. Он уже из чужого кабинета давал интервью. А после было уже «отречение». Он тут по Коммунистической улице прогулялся, я его у Чугунных ворот посадил в машину, и мы поехали на дачу.

Одна замечательная женщина, Виктория Михайловна Ворошилова, которая занималась с Раисой Максимовной английским языком, как-то

позвонила мне и говорит: «Виктор, я была там (имеется в виду на даче), и Раиса Максимовна сказала, что там отвернулись от нас, что немножко ущемлять начали во всем. Но что это все ерунда, и у нас одна беда — у нас Виктор ушел». Это тоже о чем-то говорит.

— *В одной картине мы цитату приводим: «Я не злопамятная, у меня просто память хорошая».*

— Да, и не только память. Она вообще человек была очень неординарный. Она не позволяла никому никаких оплошностей, была очень строгая, иногда даже очень. Кто-то разбил, например, ее любимую чашку, или при глажении прожгли ее кофточку. Она могла тогда устроить нагоняй, и один раз женщина из obsługi даже ушла на больничный. Один прикрепленный сказал: «Видите, у нее, наверное, гипертонический криз, она понервничала». А Раиса Максимовна показывает на меня пальцем и говорит: «Вот, смотрите, человек брака не позволяет, поэтому не нервничает так». Хотя работа была у нас непростая. У нас машины проходили, как правило, по километражу где-то 80–90 тысяч, и машина менялась на новую. В нормальных условиях это как раз год, а то и больше. Наши машины ходили 7–8 месяцев на этой точке. Даже таксисты в те времена, чтобы сделать план, делали 300–400 километров. А у нас пробег иногда даже выскакивал за 500 км в смену. Так что работа была очень напряженная. Сменщиком был Юрий Печенегин. В то время у меня общественная нагрузка была — оформление наглядной агитации. Я писал всякие плакаты, инструкции и прочее. Про нас же написал: «Лучшие водители ГОНа — Куплинов и Печенегин». Мы оставались таковыми на протяжении многих лет. Михаил Сергеевич сказал как-то: «Мне все равно, кто будет возить меня, но чтобы лучшие люди работали на этой машине».

— *Уход Раисы Максимовны вы как личную потерю приняли?*

— Я не мог, конечно, не приехать на Гоголевский бульвар в здание фонда, который она создала. Народу было море. Принес цветы. 12 лет рядом — это очень много.

— *А какой был самый радостный день в работе с Раисой Максимовной?*

— Радоваться-то особо нечему было. Под конец вообще были бесконечные командировки, перелеты по всему земному шару. В общем, попутешествовать пришлось. Три служебных паспорта полностью были использованы. Приезжаешь к самолету, грузишь, машина уже там. Спускаешься с трапа, садишься за руль и поехал. То ли это Китай, то ли Индия с левосторонним движением. Из 30-градусного мороза в 30-градусную жару. Так что радоваться было некогда, работать надо было.

— *А самый тяжелый день?*

— Они все были тяжелые. Работать надо было безошибочно, поэтому расслабиться было совершенно невозможно. Надо было ездить как надо, и заезжать туда, куда надо, с первого раза и без ошибок. А их практически и не было.

— *Случались все-таки ошибки?*

— Не было, нельзя было ошибаться. Правда, одна «ошибка» все же произошла. В Хельсинки мы были. Едем в машине, а Раиса Максимовна и говорит: «Виктор, у нас тут есть какая-нибудь машинка поменьше?» Я говорю: «Сейчас найдем. А что вы хотели?» — «Сейчас, ты, Валера и я потихонечку на маленькой машинке уедем. Я хочу просто проехать по городу, зайти в кафе, посидеть, выпить кофейку. Посмотрим на все не из оцепления, а как простые туристы. Можно это сделать?» Я говорю: «Конечно, можно. Буду искать машину». Я иду к нашему генералу Виктору Васильевичу Алейникову¹⁹ и докладываю: «Васильевич, вот такая история». Он мне: «Все сейчас сделаем, молодец, что сказал». Снимаем с посольского «мерседеса» флаг, я подгоняю его к подъезду, садимся и выезжаем. За нами на отдалении едут два автобуса, набитые охраной финской и нашей. Вот это и было «ошибкой». За что и получил «втык» от Раисы Максимовны: «С тобой нельзя иметь дело, зачем ты всем рассказал?!» Я говорю: «Раиса Максимовна, кому и что рассказал? Мы только вышли из подъезда, и всем сразу стало ясно, что мы куда-то едем. Охрана, что с финской стороны, что с нашей, вас все равно никуда без присмотра непустит». А она: «Испортит ты мне такое мероприятие!» Вот вам и пожалуйте, как говорится. Для нее это была моя оплошность, а для меня всего лишь принятие правильного решения.

Рева Василий Григорьевич

— *Василий Григорьевич, сколько лет вы в ГОНе и с кем работали из первых лиц?*

— В ГОНе я с 1988 года. Первым пассажиром у меня был, еще в те времена, Усманов²⁰, секретарь ЦК. С 89-го по 91-й я работал с Пуго Борисом Карловичем²¹, вплоть до ГКЧП. Он был председателем партийного контро-

¹⁹ Алейников Виктор Васильевич (1944—2010). Генерал-майор начальник отдела личной охраны 9 управления КГБ СССР.

²⁰ Усманов Гумер Исмагилович (1932—2015). В 1989—1990 гг. — секретарь ЦК КПСС. Народный депутат Съезда народных депутатов СССР.

²¹ Пуго Борис Карлович (1937—1991). В 1984—1988 гг. — первый секретарь ЦК КП Латвии. В 1988—1990 гг. — председатель Комитета партийного контроля при ЦК КПСС. В 1990—1991 гг. — председатель Центральной контрольной комиссии КПСС. В 1990—1991 гг. — министр внутренних дел СССР. Входил в состав ГКЧП в августе 1991. Народный депутат СССР. Генерал-полковник. Покончил жизнь самоубийством.

ля, а затем министром МВД. 19 августа 1991 года был мой последний с ним рабочий день. В 1992 году меня пригласили в группу Бориса Николаевича, и до 2000 года я работал в группе Коржакова Александра Васильевича²².

— *На каких машинах вы работали с Борисом Николаевичем?*

— На всех, которые были в те времена: ЗИЛ, бронированные ЗИЛы, машины прикрытия. После 1996 года, когда заказали первые «Мерседесы Пульманы», мы пересели работать на них. И работали так до 2000 года.

— *ЗИЛ, что это за машина?*

— Это уникальная машина. Она и сейчас остается уникальной, потому что ни один завод-изготовитель таких машин уже не делает. Она представляет из себя сплошную бронированную капсулу. На «Мерседесы» и БМВ, которые сейчас делают, просто накладывают бронированные листы и другие материалы. И это очень надежная машина. Единственное, что моторы были не такие усовершенствованные, как сейчас на тех же «Мерседесах». И по какой причине потом отказались от них, я не знаю. Но когда мы приезжали в командировки, особенно за границу, все восхищались этими машинами. Они у нас всегда блестели, без одной царапины. Все старались подойти, потрогать их. Сейчас эту машину можно усовершенствовать, хороший поставить мотор, коробку передач, подвеску.

— *В каком смысле усовершенствовать, там движок слабоват?*

— Движок не слабоват, просто у него были свои прихоти. Нужно было уметь в зимнее время правильно запустить эту машину. В командировки приходилось свой бензин возить. Правда, были времена, когда в Штатах заправлялись на заправочных станциях.

— *А почему свой бензин возили?*

— Потому что это был уже проверенный бензин. Его здесь проверяли для безопасности. И мы знали, что там никто ничего не сможет нам подлить.

— *Кто такой водитель ГОНа?*

— Я считаю, что водитель ГОНа, в каком-то смысле, лицо России. Кстати, в городе еще издали можно понять, что это наша машина и наш водитель. По «поведению» машины, по тому, как он ей управляет. Эта школа сразу видна.

— *У вас был опыт работы с Ельциным?*

— Был такой опыт. До 1988 года я еще работал в ЦК партии на Звенигородке, в транспортном управлении ЦК. И сейчас там гараж существует. Оттуда меня перевели в ГОН.

²² Коржаков Александр Васильевич (род. 1950). Бывший сотрудник КГБ СССР, бывший начальник охраны Бориса Ельцина. Руководитель Службы безопасности президента Российской Федерации, бывший заместитель председателя комитета Госдумы по обороне. Генерал-лейтенант запаса. Автор книг о Борисе Ельцине. Кандидат экономических наук.

— *Расскажите о своей работе с Борисом Николаевичем!*

— С ним было не так-то легко работать, потому что он человек своеобразный. Когда с утра подаешь машину, смотришь, какое у него сегодня настроение и можно ли о чем-то спросить. Но обычно мы первыми ничего не спрашивали, пока он сам вопрос не задаст. Потом, конечно, стараешься поддержать разговор. Работать было сложно — ведь возишь первое лицо государства и очень хорошо понимаешь, какая ответственность на тебе лежит. Подвести нельзя. И когда за границей подъезжаешь к какому-нибудь подъезду, когда все камеры смотрят на тебя, то подъехать надо так, чтобы он вышел именно в определенной точке на эту дорожку и прошел по ней. Это очень сложно и в этот момент испытываешь большое напряжение. Чувство ответственности никогда тебя не покидает. Опять же и на дороге всякое может случиться. Если вдруг такая ситуация, что может произойти ДТП, допустим, то не будешь ведь спрашивать у Бориса Николаевича или прикрепленного — что мне сейчас делать? Сам решаешь, как выйти из этой ситуации. И нужно все время «читать дорогу».

— *Что такое «читать дорогу»?*

— Бывает, после работы садишься усталый на свою личную машину, хочется расслабиться. Включил музыку и спокойно едешь, и ни о чем как бы не думаешь. Человек не может быть постоянно в напряжении. Но при этом все равно стараешься «читать», отслеживать ситуацию на дороге. Допустим, если едет машина с правой стороны, то ты наблюдаешь, как она себя ведет. Если заранее увидел, что ведет она себя как-то неадекватно, то пропусти ее, пусть едет вперед. Не надо ее обгонять или подрезать.

И если даже тебя кто-то подрезал, то не надо стараться его «наказать». Нужно быть сдержанней на дороге и вести себя культурно.

— *А что такое рабочая езда?*

— Рабочая езда — это, прежде всего, большая ответственность. И не имеет значения, кого ты возишь — первое лицо государства или президента фирмы, у которого сейчас работаешь. Это твоя ответственность, ты за него отвечаешь. Это безопасность твоего клиента. Если тебя взяли на работу, значит, будь добр привезти его из одной точки в другую живым и невредимым. Вот и всё.

Смирнов Игорь Михайлович

— *Игорь Михайлович, когда началась ваша работа в ГОНе?*

— В ГОН я пришел в 1985 году. До этого в автослужбе на автобусе работал. Потом в 5-м отделе оперативного подразделения нашего. Работал с Лу-

кьяновым Анатолием Ивановичем²³. Замечательный был пассажир. Я до сих пор связь поддерживаю с ним, созваниваемся. После ГКЧП попал я на хвостовую машину к президенту Ельцину. До 92-го года я там проработал, а потом уволился.

— *В чем сложность работы на второй машине?*

— На хвостовой всегда нужно держать разумное расстояние между машинами. Как правило, работали в связках, вдвоем. В смене у меня Анатолий Павлович Дмитриев был, и мы просто друг друга понимали заранее. Можно было даже предугадать, как он поедет. И он знал, как я поведу себя. Когда «скатываются» люди, то «в связке» им хорошо работается.

— *А вас этому учили, «в связке» работать?*

— Учили, конечно. У нас курсы профессиональной подготовки на Ходынском поле. Была у нас и предсезонная подготовка. Это с осени на зиму и, наоборот, на лето. Горная подготовка была в Крылатском, по велотрассе ездили. Очень много там упражнений было, и на маленькой скорости, и на большой. Эти тренировки много пользы приносили. Были потом случаи, что ты еще не успел сообразить, а руки сами все сделали. Ехали мы как-то с Соломенцевым Михаилом Сергеевичем²⁴ на Ленинские Горы. Получилось так, что основная машина ушла, а наша могла врезаться в грузовик, стоявший на обочине. Вот тут руки быстрее головы и работали.

— *А как там на курсах?*

— Например, говорят вам — скорость 60, дистанция метр. Потом скорость такая-то, дистанция тридцать сантиметров, двадцать, пятнадцать, и вплоть до контакта. Сначала вешали на задний бампер колесо, чтобы машину не побить. Первое впечатление, конечно, жуткое. Первый раз за ЗИлом ехал на «Волге». Ну, говорят, контакт! Надо все это почувствовать, на каком расстоянии и с какой скоростью ты едешь. А когда два человека «в связке» работают, они «вкатываются» и хорошо понимают друг друга.

²³ Лукьянов Анатолий Иванович (род. 1930). В 1987–1988 гг. — секретарь ЦК КПСС. В 1988–1989 гг. — первый заместитель Председателя Верховного совета СССР. В 1989–1991 гг. — Председатель Верховного совета СССР. В 1991–1993 гг. — под арестом и следствием по делу ГКЧП. В 1993–2003 гг. — депутат Государственной думы Российской Федерации, председатель Комитета Государственной думы по государственному строительству. Доктор юридических наук. Поэт, автор поэтических сборников.

²⁴ Соломенцев Михаил Сергеевич (1913–2008). В 1983–1988 гг. — член Политбюро ЦК КПСС. Депутат Верховного Совета СССР. Один из основных сторонников антиалкогольной кампании середины 1980-х. Дважды Герой Социалистического Труда. В 1988 г. на сентябрьском пленуме ЦК, в числе многих других ветеранов партии, отправлен на пенсию.

— А долго «вкатываться» нужно?

— У кого как получается. В то время в ГОН попадало, тем более в основную колонну, очень мало народу. В год один-два человека. Если ветеран какой-то уходит, то на его место брали. А прежде чем попасть в ГОН, обязательно нужно было автослужбу пройти. С грузовика начинали, как правило, потом на легковой ездили. Некоторые в 5-й отдел уходили. Потом в семейную колонну, во вторую, там «волги» были в основном. А уж сюда, в основную колонну, попасть — это было вообще за счастье.

— Допустим, скорость у вас 120 километров в час, или 130, 140. А расстояние всего 30 сантиметров..

— Нет, на такой скорости это ни к чему.

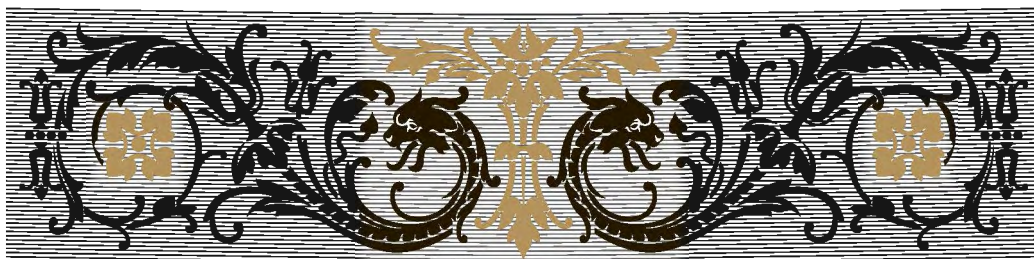
— Метр?

— А это уже от ситуации зависит. Если широкая дорога, то можем идти почти параллельно. Но этого не нужно делать. Я сзади нахожусь на каком-то определенном расстоянии, чтобы в любой момент можно было перестроиться или выйти вперед в случае чего.

— Основной знал заранее, что вы сделаете?

— Да, конечно. Как правило, основной уверен в хвосте.





А.В. Марей

**СЕМЬ ДНЕЙ ВОЙНЫ С ЯПОНИЕЙ
ГЛАЗАМИ МАЙОРА МЕДСЛУЖБЫ РККА
(08–14.08.1945).
А.Н. МАРЕЙ И ЕГО ДНЕВНИКИ**

Автор и время

Александр Николаевич Марей родился в 1907 г. в городе Кролевец Сумской губернии, в семье местного фельдшера Николая Исидоровича Марей. Он был вторым по старшинству ребенком в семье и единственным сыном. Помимо него в семье было две дочери — Анна (1905 г.р.) и Антонина (1909/1910 г.р.). Отца не стало достаточно быстро — уже в 1921 г. он умер от тифа, пытаясь остановить эпидемию в одном из окрестных сел. В том же году умерла и мать. Александр Николаевич пошел по стопам отца, начав изучать медицину. В целях обучения он уехал сначала в Сумы, где закончил фельдшерскую школу (1927), а затем и в Москву, где и поступил в 1928 г. на первый курс медицинского факультета 2-го Московского государственного университета¹. Вспоминая об этом периоде своей жизни в 1943 г., он запишет в дневнике: *«Напряженная подготовка к ВУЗу. Все забыто, все оставлено — приятели, развлече-*

¹ 2-й МГУ — высшее учебное заведение, существовавшее в Москве в период с 1918 по 1930 г. Создан на основе Высших женских курсов. В 1930 г. реорганизован в три отдельных института. В частности, на базе медицинского факультета 2-го МГУ был создан МНИМУ (2-й Мед), получивший впоследствии имя Н.И. Пирогова.

ния. Цель жизни — ВУЗ. Способ — непрерывная учеба и работа. Больше ничего. Все остальное будет тогда, после, когда буду студентом. Москва. Бессонные ночи, напряжение всех сил, и, наконец, цель достигнута. Я — студент»². Прочувшись во 2-м МГУ один год, А.Н. перешел со второго курса в новосозданный 1-й Московский медицинский институт, на санитарно-профилактический факультет, где и познакомился со своей будущей женой, Галиной Федоровной Смирновой. Вместе они прожили до 1988 г., у них родилось трое сыновей.

По окончании института (за отличную учебу А.Н. был отмечен премией, врученной ему в Колонном зале Дома Советов) летом 1932 г. молодая семейная пара санитарных врачей получила назначение в город Кузнецк³, где в тот момент шла эпидемия сыпного тифа. Галина Федоровна была уже беременна своим старшим сыном — Николаем. Она была рядом с мужем, пока это было возможно, затем на время вернулась в Москву — рожать и восстанавливаться после родов. За время ее отсутствия А.Н. развернул комплекс противоэпидемических мер, хотя условия для работы были самые тяжелые — отсутствие подготовленного личного состава, высокий уровень социальной напряженности и т.д. В ходе борьбы с тифом А.Н. сам заразился этой болезнью, но выжил. Вскоре в Кузнецк вернулась его жена с новорожденным сыном, а еще через год, в 1933 г., А.Н. был призван в ряды вооруженных сил на Дальний Восток.

После демобилизации А.Н. Марей возвращается в Москву к семье, но ненадолго — уже в августе 1934 г. его зовут обратно в Сталинск на должность государственного санитарного инспектора, затем — старшего госсанинспектора (с 1937) и заведующего городским отделом здравоохранения (в 1938–1939 гг.). В 1939 г. его вторично мобилизуют в ряды РККА и направляют на финский фронт. В 1940 г. он демобилизуется и возвращается в Москву, мечтая о мирной работе, но судьба поворачивается иначе — начинается Великая Отечественная война. А.Н. Марей направляют на Дальний Восток, где он возглавляет Санитарно-эпидемическое отделение Санитарного отдела 1-й Краснознаменной армии (с 27.06.1941). В должности руководителя этого отделения А.Н. останется до конца войны с Японией в сентябре 1945 г., несмотря на свои неоднократные просьбы о переводе на Западный фронт, в ряды действующих вооруженных сил.

² Тетр. 4, с. 23.

³ Кузнецк — город в Кемеровской области. Основан из слияния Города-Сада и Кузнецка. В том же году (1932 г.) переименован в Сталинск, сейчас — Новокузнецк.

В 1942 г. командование Приморской группировки войск поручает исследовать пути возможной эвакуации мирного населения в случае нападения японцев. С этой целью создается экспедиция в составе 10 человек, которую возглавляет А.Н. Марей. Экспедиция проводит трехмесячный рейд по хребту Сихотэ-Алинь и Уссурийской тайге, в результате чего составляется военно-санитарное описание этого района⁴ и намечаются пути возможной эвакуации. По всей видимости, именно в этот период А.Н. начинает вести дневниковые записи, оформленные им позднее, в 1943–1944 гг. в виде путевых заметок «По хребту Сихотэ-Алиня» (тетр. 1–3 дневника). Предельно напряженная работа в полевых условиях, а также многочисленные командировки подрывают здоровье А.Н., в результате в сентябре — октябре 1943 г. он оказывается на больничной койке с тяжелым кардиологическим диагнозом. Восстановившись после болезни, он возвращается к службе в прежней должности⁵. Благодаря работе А.Н. Марей и его коллег в 1943–1945 гг. удалось предотвратить ряд эпидемий в рядах Приморской группы войск.

5 августа 1945 г. Приморская группа войск переименовывается в 1-й Дальневосточный фронт, включавший в себя четыре общевойсковые армии (1, 5, 25 и 35) и одну воздушную (9 армия)⁶. 8 августа начинается война СССР с Японией⁷.

А.Н. Марей в этот период руководит санитарно-эпидемическим обеспечением 1-й армии, координирует работу полевых передвижных госпиталей и медсанбатов. Этот период его деятельности получил частичное освещение в дневнике за 8–14.08.1945 г., приведенном ниже. Затем он принимает деятельное участие в медико-санитарном обеспечении сдавшейся Квантунской армии, а в 1946 г. демобилизуется из рядов ВС СССР в звании майора медицинской службы. За успех противоэпидемических мероприятий, проведенных им в период подготовки к Харбинской операции, а так-

⁴ *Марей А.Н.* Некоторые вопросы санитарного состояния войск Дальневосточного фронта в 1941–1945 гг. // Гигиена и санитария. № 5 (1975); *Чернобров И.В.* Уроженцы Сумщины — медицинские военачальники в период Великой Отечественной войны и их деятельность в мирное время // Сумська старовина. № 30 (2010). С. 37–40.

⁵ Подробнее о проведенных им в этот период санитарно-эпидемических мероприятиях см. работы из предыдущей сноски.

⁶ Боевой состав Красной Армии / Под ред. М.А. Гареева. М., 1990. Ч. 5 (Январь — сентябрь 1945 г.). С. 201.

⁷ О ходе войны см. подробнее: История Второй мировой войны 1939–1945 гг. Т.11. Поражение милитаристской Японии. Окончание Второй мировой войны. М., 1980 (особенно с. 212–237).

же в период ее проведения, А.Н. Марей награжден орденом Отечественной войны II степени⁸.

Вся оставшаяся жизнь А.Н. Марей была связана с исследованием проблем радиационной гигиены. Именно по этой теме им была защищена докторская диссертация (1959) и получено ученое звание профессора по радиационной медицине (диплом № 1 в СССР). Александр Николаевич был автором более 300 научных трудов, известных как в России, так и за рубежом. Многие годы он был постоянным представителем СССР во Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ)⁹. Умер он в возрасте 80 лет, 4 апреля 1988 г., в Москве.

Дневник

Дневник А.Н. представляет собой комплекс из 8 тетрадей, хранящийся в домашнем архиве семьи Марей. Изложение охватывает период с 1942 по 1945 г. Для удобства внутренней навигации по тексту все тетради пронумерованы мной от 1 до 8. В дальнейшем ссылки приводятся в формате «№ тетради, № страницы» (например: тетр. 4, с. 10).

Дневник был написан для домашнего пользования — по свидетельству самого Александра Николаевича, *чтобы читать жене и детишкам* (тетр. 5, с. 3). Писался дневник, по всей видимости, в два этапа — сначала А.Н. Марей составлял краткие заметки, закрепляя в памяти последовательность событий, которые он хотел описать. В комплекте его дневника сохранилось несколько страниц таких черновых записей. Их отличают крайняя лапидарность, краткость и сухость изложения, рваный стиль. Вторичной обработкой своего дневника А.Н. Марей занимался в периоды относительного «затишья» — в конце 1943 г., когда, восстанавливаясь после болезни, некоторое время жил в дер. Шмаковка, в Спасске-Дальнем в 1944 г., наконец, в конце 1945 г. в Благовещенске и в 1946 г. — в госпитале. Эти записи представляют собой связный текст, рубрикованный, как правило, по отдельным дням. Изложение ведется от первого лица и, преимущественно, в настоящем времени. Если для подневных, «первичных» записей бралась буквально первая попавшаяся бумага, то для «чистового» варианта дневника А.Н. старался использовать блокноты, если удавалось их достать.

⁸ Фронтовой приказ № 11/н от 04.09.1945, издан ВС 1 КА 1 Дальневосточного фронта // ЦАМО, ф. 33, о. 686196, запись 28422415 (Эл. ресурс: <http://podvignaroda.mil.ru/?#id=28422415&tab=navDetailDocument>, точка доступа: 08.05.2016).

⁹ Чернобров О.В. Цит. соч. С. 40.

В данной публикации представлен фрагмент из седьмой тетради (с. 19–69), содержащий сведения о первой неделе боевых действий советских войск в Маньчжурии.

Дневник записан в блокноте формата А5. Бумага линованная, полей нет, страницы пронумерованы рукой А.Н. от 2 до 80. Блокнот импортный, состоит из 40 листов, соединенных между собой путем прошивки; корешок проклеен полоской бумаги, по цвету отличающейся от основного переплета; на обложке блокнота геометрический орнамент, надпись NOTE BOOK, две строки, предназначенные для заполнения от руки. Одна из них оставлена пустой, на второй, внизу обложки, надпись красными чернилами: «А. Марей». Выше, примерно посередине обложки надпись той же рукой: «Дневник 16.7.1945—». Никаких иных надписей типографского характера, которые позволили бы установить дату и место производства блокнота, на нем нет; однако, исходя из оформления обложки, представляется разумным предположить, что это американский блокнот, каким-то образом попавший в руки А.Н.

На с. 1–21 и верхней половине с. 22 записи велись перьевой ручкой, красными чернилами, начиная с 11-й строки на с. 22 записи ведутся синими чернилами; со с. 51 записи снова ведутся красными чернилами, на с. 61–65 — зелеными, на с. 66–69 — черными. На с. 69 записи прерываются, далее вложены 2 исписанных карандашом листка из китайского (японского?) блокнота, сложенные пополам и пронумерованные постранично от 1 до 3. Отдельно от этих листков есть большая вкладка, состоящая из сложенного пополам листа А4, в который вложено следующее:

1. Блокнот из 10 листов формата А8, сшитых скрепкой в левом верхнем углу, перфорированных на 1 см от верхнего края для удобства отрывания; блокнот содержит дневниковые записи за период с 14 августа до 30 сентября 1945 г., сделанные миниатюрным карандашом¹⁰ на обеих сторонах каждого листа; эти записи представляют собой первоначальную версию дневника — лапидарный язык и, преимущественно, назывные предложения дают основания полагать, что эта версия писалась А.Н. буквально «на ходу». Затем, очевидно, в более спокойной обстановке, создавалась основная версия дневника, которая и приведена ниже. Разрыв во времени между версией 1 и версией 2 был весьма невелик, не более полугода, на что указывают, в частности, пометки тем самым миниатюрным карандашом, встречающиеся на листах дневника вер-

¹⁰ Несколько таких карандашей были куплены А.Н. в магазине в деревне Банзихе (см.: тетр. 7, с. 58).

сии 2. По всей видимости, можно утверждать, что окончательная версия текста дневника, дошедшая до нас, писалась А.Н. в декабре 1945 г. в Благовещенске (об этом свидетельствует, в частности, пометка на с. 36 публикуемой тетради).

2. Сделанные на бумаге разного формата и качества (листы из китайского блокнота, калька, лист А4) черновики писем А.Н. его жене, Г.Ф. Смирновой (3 письма, датируемых периодом с 25.07 по 10.09.1945 г.);
3. Письмо А.Н. от неустановленного адресата (нрзб) от 28.07.1945 г.: 5 листочков формата 6,5X11 см, исписанных синей перьевой ручкой;
4. Письмо от Ольги Звездиной — Г.Ф. от 01.07.1946 г.; 1 с.
5. Письмо Г.Ф. от неустановленного адресата (неразборчиво); 1 с.
6. Черновик письма А.Н. — Г.Ф. от 21.08.1945 г.; 1 с.
7. Заметки А.Н. по организации медицины среди китайцев, датированные 14 и 15.08.1945 г.: калька формата А5, карандаш; 4 с.

На с. 78 в блокнот сделаны еще 2 вкладки: первая представляет собой сложенный в 8 раз лист А4, на котором мелким почерком, рукой А.Н. сделаны пометки, фиксирующие начало и конец войны с Японией, день ее капитуляции, день победы над Японией, а также путь А.Н. с Дальнего Востока до Куйбышева. Вторая — потрепанные по краям два листа А4, сложенные вдвое и пронумерованные постранично от 1 до 8. На них карандашом записан фрагмент дневника, озаглавленный «Перед Муданьдзяном».

В уже сделанные записи периодически вносились правки синими чернилами или карандашом. Правки имеют характер либо зачеркивания и дописывания сверху, либо добавления в текст отдельных фраз в формате заметок на полях или между строк.

СЕМЬ ДНЕЙ ВОЙНЫ С ЯПОНИЕЙ (08—14.08.1945) ГЛАЗАМИ МАЙОРА МЕДСЛУЖБЫ РККА

Фрагмент дневниковых записей Александра Николаевича Марей

[с. 19]¹¹

8.8.45 г., с. Решетниково

Наши войска днем перешли гос. границу и вторглись на территорию Маньчжурии. На партсобрании управления тылом зачитан приказ о вторжении наших войск 9 августа в Маньчжурию. Цель — ликвидация второго очага войны. Исторический день, которого ждали долго. «Два глаза за око, челюсть за зуб» — такова формулировка (дословно) приказа. Вспомнили мы и о Порт-Артуре, и о Хасане, и об интервенции. Все припомнили, ничего не забыли. Но если даже отбросить историю, то последние годы — годы напряженной работы и ожидания нападения со стороны японцев, — это в памяти свежо. Годы жизни в жутких условиях — землянки, палатки, холод, голод, нужда, — это каждый из нас испытал на собственной шкуре. С этим тоже надо кончать. А покончим с самураями, и это все кончится. Не удивительно, поэтому, что все практически, от солдата до офицера, рвутся вперед.

Мимо нас по шоссе на полной скорости мчатся танки. Земля дрожит, день солнечный, жаркий до одури. // с. 20 Нестерпимо болит голова, клонит ко сну. Вчера засиделись долго, а сегодня подняли по тревоге в 5:00.

Как-то даже не верится, что началась война, да тем более здесь, буквально рядом. Кругом так тихо и жарко, не считая колонны мчащихся по шоссе танков, вздымающих за собой столб пыли. Наряду с большими проблемами меня беспокоит вопрос — удастся ли отправить домой посылку с продуктами (доппаек). А это надо сделать во что бы то ни стало.

У всех настроение возбужденное, хотя каждый старается этого не показать. Днем работы мало — два-три выезда в МСБ¹², но ночью начинаются гонки. Для того, чтобы выработать привычку к ночным занятиям, нас и до того «воспитывали». Сегодня генеральная репетиция. Отправляется несколько нарочных в дивизии за получением сведений (отчетность), другие, даже кому вовсе делать нечего, сидят в отделе, за исключением, пожалуй, только венеролога. Тот, не считаясь ни с чем, ложится спать аккуратно //

¹¹ Условные обозначения: номера страниц вводятся двумя косыми чертами и полужирным выделением: // с. 4; позднейшие дописывания в текст выделяются курсивом; даты, приводимые в тексте, раскрываются словами (то есть вместо 9.8 — 9 августа).

¹² Медицинско-санитарный батальон.

с. 21 в 9:30. *Наряд по охране санотдела утроен.* Везде светомаскировка. Ждем налета самурайских асов, но безрезультатно. Неужели их разведка работает так плохо, что наш приказ, объявленный всему комсоставу войск армии, не дошел до командования? Этому верить трудно, так как до сего времени считалось, что их разведка работает отлично.

10.8.45, с. Решетниково

Воюем *официально* вторые, а *фактически* третьи сутки, наши войска давно перешли границу и движутся во всех направлениях, то есть, по всему фронту, начиная от озера Ханка до Гродеково. Сосед слева — Пятая армия¹³, — дерется за станцию Пограничную, долбит укрепленный район. *Справа 35-я перешла реку Уссури, тоже ведет бои.*

Здесь же, *в тылу*, война как таковая не чувствуется. Артиллерийской стрельбы не слышно, воздушных налетов нет. Наши дивизии прокладывают себе колонные пути через девственную тайгу, не встречая сопротивления, а зачастую даже не видя противника. // с. 22 Без единого выстрела истреблен гарнизон японской погранзаставы. В некоторых местах, где части вышли на дороги, происходят мелкие стычки. *Говорят, что* дороги заминированы, поэтому, чтобы не тратить драгоценного времени, части идут по целине (в тайге). Получены сведения от случайного лица, что на северном (правом) фланге идут бои, якобы наши прорвали первую линию Мишаньского укрепрайона. Сегодня буду там, так как получил приказание разузнать положение дел и доставить туда необходимые медикаменты, санмашины и т.д.

В отделе предприняты все меры против воздушных налетов, так как имеются сведения о случаях пулеметного обстрела с самолетов наших частей (колонны понтонников). Потерь нет. Как выяснилось после, обстреливали нас наши самолеты. Несмотря на такие слухи, нет даже ощущения опасности.

Вчера путешествовали со Звездиным по тылам. Проверяли работу подвижных отделений СЭО¹⁴ и снабжение тылов. Интенданты и сейчас // с. 23 остаются верны прежним традициям, пожалуй, даже обнаглели. Засылают для питания войск всякую дрянь, лишь бы не отвечать за порчу продуктов на складах. Отвели мы душу в ругани, но вполне понятно, что мы видели только одну N^{во} часть всех творящихся «сознательных» безобразий.

¹³ 5-я и 35-я армии, наряду с 1-й Краснознаменной армией, входили в состав 1-го Дальневосточного фронта.

¹⁴ СЭО — санитарно-эпидемиологический отдел 1-й армии.

А сколько произвольных... Ведь уже сейчас видно, что тылы, даже войсковые, отстали, и отстали крепко. Гробит недостаток транспорта, гробят жуткие дороги (колонные пути в тайге) за границей. Самому попасть туда не удалось, но очевидцы рассказывают о жутких пробках.

Интересно наблюдать за некоторыми людьми, особенно из числа бывших начальников госпиталей. Так Лурье, получив задачу обеспечить эвакуацию раненых на территорию СССР (у границы) и попав в таежные условия, на бездорожье, да еще отведая, что значит путешествовать по таким дорогам ночью, пришел в ужас и рассказывает всякие небылицы. Врать и рассказывать анекдоты он мастер, но здесь природный юмор ему изменил. *Хотя пытается шутить* о пользе // с. 24 для некоторых военных резиновых трусов. Сегодня слушал по радио передачу Совинформбюро о том, что войска всех дальневосточных фронтов вступили на территорию Маньчжурии. Но сводка запаздывает, события явно опережают ее.

Но вот другая, неофициальная, сводка заставила невольно сжаться сердце. Сообщили, что японская авиация бомбила Гродеково, Хороль и южную окраину Спасска. Какой кошмар, какая несправедливость. Ведь мы сидим здесь в полной безопасности, хотя вооружены до зубов, а там, в тылу, беззащитным семьям приходится переживать ужасы бомбежки. Хочется верить, что все родные и любимые живы и здоровы, внушаю себе, что это так, но червь сомнения сосет.

Вечером от пограничников я узнал, что в отношении Спасска сведения неправильные, а Гродеково и Хороль подверглись бомбежке своей же авиации. Неприятно слышать, но факт налично. Хорошо еще, что попадания были далеко не меткими, и жертв не было.

// с. 25 Выезжаю с наступлением сумерек на двух санмашинах на правый фланг (к оз. Ханка). Имею задание обеспечить руководство эвакуацией раненых, наладить связь с соединениями и т.п. Снабжен «чрезвычайными полномочиями» от санотдела. Не хотелось мне ехать в этом направлении, зная, что основные силы армии не там, а подвигаются по направлению к Мулину. Вот туда бы попасть. Но приказ есть приказ, надо выполнять.

Расстояние сравнительно небольшое, километров около 150, но дорога до Комиссарово знакома — прекрасное шоссе, и полагаю, что часа через 3 буду на месте с тем, чтобы ночью сделать все дела и к утру быть «дома». Луны нет, зато весь небесный свод густо усыпан звездами. Но не красотами природы приходится любоваться. Обращают на себя внимание другие явления. Навстречу непрерывно мчатся колонны «студебеккеров» со снарядами. Поднимаешься на какой-нибудь перевал, и оттуда // с. 26 открывается красивая картина: темное небо, черные силуэты сопки, а внизу пол-

зет, извиваясь по невидимой дороге, блестящая огромная гусеница длиной в несколько километров. Голова ее приближается к нам, а хвоста все еще не видать. Фары встречных машин буквально слепят, а если добавить к сему клубы густой пыли, вырывающиеся из-под колес каждой машины, то в результате на 2–3 метра впереди машины ничего не видно. Учитывая, что спуски здесь крутые, и если кувырнуться, то не скоро докатишься до дна пади, шофер вынужден ежеминутно тормозить.

Наконец развилка шоссе, вырываемся на комиссаровское направление (колонны идут с Жариково) и через 1,5–2 часа подъезжаем к деревне. Раньше здесь стоял медсанбат, сейчас в его помещениях расположился лазарет какого-то БАО¹⁵. Незнакомые люди, ничего не могут сообщить о местоположении штаба нужного нам УР'а¹⁶. Направляемся в погранотряд. Встречают приветливо. Получаю точную информацию. Штаб 12 УР'а¹⁷ в // с. 27 д. Кирово¹⁸. УР ведет бои уже по ту сторону границы. Время идет, надо ехать. Пока беседовал с пограничниками, все небо затянуло тучами. Темень, словно в чернильнице. В деревню Кирово есть два пути: один через гору Башлык — кратчайший (километров 20), другой — по шоссе в объезд через Платоновку¹⁹ — около 40–50. Решил ехать по первому пути, хотя там бывать не приходилось. Карта с собой и все идет гладко, пока не перевалили через хребет.

Здесь прошел ливень, и дороги (проселочные и новые, «улучшенные») раскисли. Глина, грязь, машины буксуют, виляют задом и все норовят залезть в кювету. Пришлось вылезти из кабины и идти рядом с машиной. Буквально через каждую сотню метров то одна, то другая машина или залезет в кювету, или станет поперек дороги, или просто забуксует на месте. Вместе с санитарями подталкиваем, подкапываем, вытаскиваем. Сплошные мучения. Наконец, в свете фар показались избы. Деревня. На карте значится дальше по направлению к д. Кирово улучшенное шоссе. Здесь уже не придется мучиться. // с. 28 Светает. На улице ни души. Развилка дорог. Решил уточнить путь. Стучу в окно первой попавшейся избы. Выходит колхозница, но на наши расспросы ни слова. Обо всем, о чем угодно, с удовольствием, но на вопрос, как проехать к д. Кирово (то есть, к

¹⁵ Батальон аэродромного обслуживания.

¹⁶ УР — укрепленный район.

¹⁷ Правильно — 112-й УР (как он и будет именоваться дальше на страницах дневника). На момент начала боевых действий против Японии в состав 1-й армии входили 6-й полевой укрепрайон (ПУР) и 112-й УР.

¹⁸ По всей видимости, д. Кировка, Приморский край. — *Прим. ред.*

¹⁹ Сейчас — поселок Платоновский.

госгранице) и есть ли в деревне войска — ни слова. Это вполне понятно, ведь граница близко, и, бесспорно, влияние пограничников сказывается, но берет злость.

Ничего не добившись, решил верить карте. «Улучшенное» шоссе недавно подверглось реконструкции — свежий глинистый грунт, вовсе не укатано. В результате, грязь еще хуже, а с ней и наши муки. Буквально не вылазим из кювет, проклиная весь мир, эти беспомощные старые машины и тех, кто не обеспечил их цепями. Сколько пролито здесь нашего пота, сколько раз вытаскивали мы машины, сколько здесь пущено матов, известно только одному господу богу. Лишь к 10:00, облепленные с ног до головы грязью, мы подъезжаем к штабу УР'а, разместившемуся в землянках на окраине деревни Кирово.

В землянке, где находится штаб, столовая, полнейший // с. 29 разгром. Полагая, что это явилось следствием попадания японского снаряда, я с уважением смотрю на обгорелые, дымящиеся стены и на будущих гвардейцев. Но... полнейшее разочарование. Из-за неисправности кухонного очага сегодня ночью случился пожар и теперь в столовой потолком служит небо, а твердью земной — лужи воды.

Встречают нас с расprostертыми объятьями, так как санмашины очень необходимы. 112-й укрепленный район прибыл сюда из Хороля буквально перед самой войной.

«Прибыл УР» — звучит странно, но это действительно так. Вылезли из своих бетонных нор, захватив с собой только легкое вооружение (автоматы, винтовки, пулеметы), и растянулись цепочкой на протяжении десятков километров вдоль границы, от оз. Ханка, вдоль всей дуги вплоть до Комиссарово. В тылах резервов никаких.

Мало того, по сигналу крепко рванули вперед, перешли границу, с боем заняли несколько населенных пунктов и сейчас продвигаются дальше, к берегу реки. // с. 30 Вчера вечером в рукопашной схватке ранено свыше 40 человек, три убито. Как известно, в УР'е по штату нет ни медсанбата, ни лазарета, только и всего, что в каждом батальоне врач, а в ротах фельдшер. Неожиданность нападения для самих себя и отсутствие базы не дали возможности развернуть какой-либо серьезный этап.

Выручило местное население. По инициативе местной учительницы в школе, силами колхозниц и школьников организовали лазарет, где сейчас находятся все раненные. Наша медицина оказалась далеко не на высоте положения. Врачи батальонов — женщины — буквально расписались [в своей беспомощности], когда пришлось во время боя оказывать помощь в зарослях гаоляна. Забыв о своем врачебном долге, они вначале только и делали,

что обливались горячими слезами от страха за собственную жизнь и за нанесенную обиду — командование не создало «условий» для работы, а заставило работать прямо на земле. Лишь после нажима со стороны начальника санслужбы кое-что стали делать.

Эвакуация раненых, затерянных на // с. 31 китайских огородах, в гаоляне, на околицах деревни, производилась чем угодно, начиная от ЭМКи командира, и включая китайские арбы, мобилизованные начсанура²⁰. Наши машины очень кстати.

Настроение у раненых боевое. Кое-кто из них, с легкими ранениями, отказывается ехать в госпиталь. С двумя машинами, загруженными ранеными, возвращаюсь в Платоновку, где расположен ХППГ 237²¹. На сей раз по шоссе. Выехав к Ханке, видны тучи дыма над городом Мишань, изредка слышны артиллерийские выстрелы. Там, вероятно, идет бой. Мишаньский УР (японский) — очень крепкий орешек, и, вероятно, бои за него будут нелегкие. Так должно было быть. Забегая вперед, скажу, что получилось обратное — укрепленный район сдан японцами без боя. Но об этом дальше.

На шоссе нас обгоняет «виллис». На заднем сиденье и рядом с шофером сидят два японских унтерофицера — под охраной нашего офицера. Молодые крепкие парни, одеты в светлозеленые мундиры, на голове нечто вроде кэпи с желтой пятиконечной звездой. Сидят и озираются // с. 32, как затравленные волки. «Виллис» объезжает нас и исчезает в облаках пыли.

Сдаю раненых в ППГ, и опять в Комиссарово. Забираю с собой оставленную вчера машину, уточняю в погранотряде местонахождение 6-го УР'а и отправляюсь к нему. Этот штаб уже за границей. Дорога к нему ведет через заставу «Северную». Места все знакомые, в свое время немало пришлось изъездить и исходить здесь, гастролируя по частям 29 санбригады.

Высокие сопки, глубокие пади, заросшие дубовым лесом. Громадные скалы, камни, на каждом шагу колючая проволока, окопы, дзоты, противотанковые препятствия, — в общем, здесь сделано все, что можно было сделать голыми руками, без кирпича, цемента и машин.

На заставе знают обо мне — позвонили с отряда, но людей почти нет. Почти все пограничники, оставив на заставе только караул, ушли на вырубку одному из батальонов 6-го УР'а, попавшему в окружение.

²⁰ То есть начальник санитарной службы УР'а.

²¹ ХППГ — хирургический полевой подвижный госпиталь.

// с. 33 Дальше дорога для меня неизвестна. В свое время я ходил отсюда на гору Силуянову, находившуюся на самой границе (где был наш не большой гарнизон), но это было давно, и ходили мы по пешеходной тропе.

Старшина погранзаставы очень любезен и, для того, чтобы мне не платить, дает проводника, щупленького мальчишку — солдата пограничной службы. Паренек держится петухом и рвется за границу. Обидно ведь — все ушли, находятся по ту сторону границы, а его, как «худоконного», оставили караулить заставу. Захватив пару гранат и винтовку, паренек забирается в машину, улыбаясь и чуть не приплясывая от радости.

Теперь медленно движемся по тому, что принято называть «колонной дорогой», то есть едем буквально по целине. Только следы машин и повозок указывают, что здесь кто-то проехал. Ямы, камни, валежник, болото, — одним словом, исключительно приятно ехать. Машина то ныряет в колдобины, то, рыча мотором, с трудом взбирается на высокий косогор, лавируя между деревьями и буреломом. // с. 34 Государственная граница: какое-то особое уважение испытываешь, проезжая через проход, сделанный в проволочных заграждениях, пересекая контрольную тропу.

Следы бивуака, бывшие исходные позиции наших войск. Окопы, остатки шалашей, обрывки телефонных проводов, разбитые ящики из-под патронов и снарядов. Противотанковый вал — пограничный патруль. Документов не проверяют, а лишь интересуются, далеко ли едем. Поднимаемся на перевал, и мы за границей.

Кажется, что здесь все по-иному, словно и земля не та, и цветы другие. Но что действительно производит впечатление, это резкий контраст в рельефе: вместо высоких, крутых сопок, заросших лесом, сразу же начинаются пологие холмы, леса нет, все кругом покрыто высокой, густой травой. А сколько цветов — все преимущественно колокольчики. Буквально кругом все синее. Широкий горизонт, безоблачное небо, солнце — все это гармонирует // с. 35 с каким-то приподнятым настроением. Я в Маньчжурии, за границей. Ведь это целое событие в жизни.

Все это так, но надо глядеть в оба. Пограничники предупредили, что имеют место случаи стрельбы по нашим людям со стороны одиночек-японцев, оставшихся где-то здесь. Карта явно врет, ничего похожего на то, что есть в натуре. «Дорога», вернее, след раздваивается. Обращаюсь за консультацией к нашему гиду, но, увы, он здесь впервые и ничего определенного сказать не может. Махнул на все рукой и поехали на «авось». Действительно выехали.

Колонный путь идет параллельно японскому *так называемому* шоссе. Узкая, трехметровая полоса дороги, вымощенная мелким бульжником.

По обе стороны глубокие кюветы. Дороги и особенно кюветы заросли высоким бурьяном в рост человека.

С холма на холм, все дальше в Маньчжурию, но ни одного человека. Солнце спускается к горизонту. Наконец, долгожданные ориентиры. Слева от дороги, из-за холма видны верхушки // с. 36 деревьев. Здесь должна быть японская застава, разрушенная нашими пограничниками. Первое, что попадает на пути — собачья конура, а у нее труп большой собаки, погибшей на своем посту. Это первый труп, встреченный мной в Маньчжурии. Слева дымятся развалины большого здания, торчат обгорелые трубы, валяются головешки. Рядом остатки каких-то маленьких сарайчиков.

Японская застава была ликвидирована (как и все их заставы вдоль нашей границы) в ночь с 8 на 9 августа. Пограничники незаметно подкрались к заставе, забросали здание гранатами и не выпустили живым ни одного японца. Трупы сожгли здесь же, в их собственном доме²².

Вид пожара всегда оставляет тяжелое впечатление, а вид этого в особенности, т.к. знаешь, что здесь погибло несколько десятков людей, притом большинство совершенно ни в чем не виновных. Погибли не в бою, а, быть может, не успев даже проснуться и сообразить, в чем дело. И это называется «война» — что и говорить, приятная // с. 37 вещь.

Сохранившиеся каким-то чудом сарайчики растаскиваются нашими войсками.

Рядом в кустарнике расположилась какая-то часть: много машин, некоторые из них замаскированы, дымятся кухни и костры. Разыскиваю штаб 6 УР'а. Принимают с распростертыми объятьями. Расспрашивают о новостях *на других участках фронта*. Группа офицеров стоит на бугре и что-то рассматривает вдали. Поднимаюсь к ним. Вдалеке слышны артиллерийские залпы, идет бой за деревню Банзихе. Кругом, насколько хватает глаз, ни души, только на дороге по направлению к нам пылят две автомашины. В ожидании начсанура расспрашиваю о новостях. Перейдя границу, 6-й УР не встретил пока ни одного японца, и только у деревни Банзихе небольшая группа японцев оказала сопротивление, сейчас ее отсюда выбивают.

Показался самолет — раздается команда «воздух», и все прыгают в укрытие. Пролетает эскадрилья своих машин, возвращаются домой. // с. 38 Подъезжают автомашины: одна порожняком, на второй майор мед-

²² В этом месте у левого обреза строки вставка, написанная синими чернилами и подчеркнутая карандашом: «22.12.45 *Благовещенск*». Очевидно, что эта вставка относится к дате написания итоговой, дошедшей до нас версии дневника.

службы Исаков привез двух раненых. Оба легко, и, по существу, нет нужды их тащить в тыл. Благодарит за помощь, просит кое-чего из медикаментов.

Плотно обедаем, вернее, ужинаем, так как уже вечер, и при свете фар переезжаем границу. Наш провожатый куда-то исчез, как только мы подъехали к японской заставе. Сообщаем об этом патрулю.

На своей земле чувствуешь себя дома. Бессонная ночь и упражнения по буксировке машин дали себя чувствовать — не успели выехать на шоссе, как глаза сомкнулись. Проснулся уже «дома». Сквозь сон помню, что где-то была какая-то авария. Не то на нас кто-то налетел, не то мы на кого-то наехали. Шофер отрицает и то, и другое, по глазам вижу, что врет. По всей вероятности, и он задремал, сидя за рулем. Ну да шут с ним. Докладываю начальству о событиях дня и спать к себе в палатку. // с. 39

12.8.45 г., с. Решетниково

Тесленко²³ тоже побывал за границей в Гангулине. Притащил оттуда ящик с медикаментами и всякого солдатского барахла, вроде старого одеяла, рваного ранца и еще чего-то. Все это быстро-быстро упаковывается в узел и отсылается домой. Черт его знает, до чего человека обуяла жадность. Ведь подвернись где-нибудь такой хлам, постыдился бы в руки взять, а тут хапает и отправляет.

В отделе днем по-прежнему тишина и покой. Все дома, только Амзаев²⁴ с начальником ПЭП²⁵ куда-то мотается.

По дороге непрерывно движутся к границе все новые и новые части. Перейдя границу, наши войска находятся уже где-то на подходе к Мулину, но автотранспорт, артиллерия и тылы крепко застряли в тайге на бездорожье. Говорят, что там образовалась жуткая пробка, не поддающаяся рассасыванию. Работает пара тракторов по извлечению машин из топи, но что могут сделать два трактора, когда // с. 40 перетаскивать через болото надо тысячи автомашин. Начальник дорожного отдела армии уже потерпел фиаско — за необеспечение проходимости пути снят с должности.

Сегодня трогаемся и мы. Оперативная группа выезжает днем. С ней направляю одно подвижное соединение СЭО. Получено задание опять совершить рейс на правый фланг — доставить медикаменты, врачей (группу

²³ Павел Иванович Тесленко — подполковник медицинской службы, армейский эпидемиолог 1-й Краснознаменной армии 1-го Дальневосточного фронта.

²⁴ Эмир Устинович Амзаев — начальник санотдела 1-й КА, полковник медицинской службы, непосредственный начальник А.Н.

²⁵ ПЭП — приемный эвакуационный пункт.

усиления) в 12-й УР для развертывания там медпункта, нечто вроде ПМП²⁶. Но главное — обеспечить передислокацию отделения 237 ППГ²⁷ в Комиссарово. Вот не было печали — опять ехать туда, где и война-то идет не как у людей. Ведь что там — нечто вроде партизанской. // с. 41

Тихий летний вечер. Теплынь. Маршрут знакомый. Непрерывным потоком движутся навстречу машины, груженные снарядами. Еду на трех машинах. Везу с собой двух врачей для организации медпункта в районе действий 12-го УР'а и большой запас медикаментов для моего участка фронта, *палатки и т.п.* Мои санмашины — старые полуторки с «универсальным оборудованием» — гробы. Шофера молодежь. У развилки дорог делаю остановку, чтобы подождать отставшие машины. Одна из них подходит, и шофер, ослепленный фарами студебеккера, не заметив крутого поворота, вдруг машиной летит под откос. Счастье, что не высоко — 3–4 метра. Каким-то чудом машина не перевернулась, кое-как извлекли ее обратно.

Из-за неисправности машин ползем часа три. Ночуем в 237 ППГ, чтобы не повторять вчерашней истории на проселочных дорогах. Даю приказание нач. ППГ тов. Сахно к утру подготовить отделение госпиталя с тем, чтобы утром я мог на обратном // с. 42 пути захватить его в Комиссарово.

13.8.45

Чуть забрезжил рассвет, выезжаем. Без вечных приключений добираюсь до Кирова, сдаю докторов и медикаменты с машиной. К 9:00 уже любуюсь безбрежной водной поверхностью озера Ханка. Забираю на пути отделение ППГ. Все оно разместилось на ЗИС'е. *Угощаю трофейными сигаретами, которыми меня с избытком обеспечил командир 12-го УР'а.*

В Комиссарово нос к носу сталкиваюсь с санитарной машиной. Погатуев ожидает подхода госпиталя Семенова с тем, чтобы здесь пересечь границу, т.к. у заставы Кроева невообразимая пробка и ждать надо несколько суток. В ожидании подхода госпиталя заезжаем в погранотряд, получаем «последние известия» о положении на фронтах.

Штаб 6-го УР'а уже в Банзихе, ведет бои. Дорога на Мулин все еще занята самураями, и проехать на Мулин пока невозможно. Выбирать нечего. Если возвратиться из Банзихе обратно, значит, потерять несколько суток. Значит, есть смысл все же попасть в // с. 43 Мулин через Банзихе. Решено.

²⁶ ПМП — передвижной медицинский пункт.

²⁷ ППГ — полевой подвижный госпиталь.

На шоссе вытянулась целая колонна автомашин. Вместе с нашими двумя насчитывается 8 машин. Остальные отстали где-то в пути. Ждать нет смысла. *Некогда.*

Поскольку из присутствующих знаю дорогу только я, значит, и колонну приходится вести мне. В Комиссарово развертывать отделение 237 госпиталя нет никакого смысла. Двинулись. Навстречу попадает несколько машин какого-то БАД. Дальше ни души. На погранзаставе безлюдно, только один часовой у шлагбаума.

На самом кордоне патруль из трех пограничников. Один из них — мой вчерашний «проводник». Мальчишка так и расплылся от радости, узнав меня. Конечно, никаких формальностей в отношении пропуска нет. Вынужденная задержка *на чужой земле*. При переезде через один из распадков увяз ЗИС. Почва здесь болотистая, кочкарники. Высокая, до пояса, трава. Вместо того, чтобы проскочить опасный участок на высокой скорости, шофер сдрейфил, стал осторожно лавировать, ну // с. 44 и конечно застрял, да еще как, колеса по самую ступицу ушли в грунт. Мобилизуем всех, машина разгружается, после бесплодных попыток вытолкнуть ее на руках пришлось прибегнуть к помощи нашей универсалии. Успех достигнут.

Через холмы, мимо сгоревшей заставы. Жарко. Солнце палит нещадно. У заставы расположилась группа связистов. Пользуюсь случаем запастись патронами для своего ТГ, так как двух обойм как-то маловато. Связисты насыпают патрон целыми пригоршнями.

Узкое, заросшее травой шоссе. Видать, движение здесь у японцев было не весьма оживленное, если даже проторенной дороги нет. Небольшая речонка пересекает шоссе. Мост сожжен. Торчат обгорелые сваи и у краев — обгорелые доски настила. В стороне какое-то подобие моста, сделанное на скорую руку из бревен, досок, листов железа и земли. Осторожно, одну за другой переводим машины.

Пустынные места. Ни дома, ни шалаша, // с. 45 даже не видно ни куточка возделанной земли. Насколько хватает глаз, пологие сопки, покрытые травой.

Через дорогу буквально перед самой машиной перебегают выводок фазанов. Происходит это так неожиданно, что не успеваю даже выхватить пистолет — мое единственное оружие. По всем признакам — места, где человек был довольно редким явлением. С десятков километров, и снова дорога подводит к сопкам. Они здесь поменьше наших, но также покрыты кустарником, а кое-где и редким лесом.

Нечто вроде укреплений. Проволочные ограждения, а дальше на протяжении сотни метров вся дорога завалена толстым слоем сухой соломы.

По всей видимости, это предназначено для создания препятствия движению наших войск путем устройства пожара, а может быть, под соломой заложены мины. Разговоров о заминированных дорогах в свое время было больше, чем достаточно. Ведь войска, перешедшие границу у заставы Краева, вначале двинулись не по дорогам, а через тайгу и болота именно // с. 46 потому, что дороги были заминированы. Были ли тут мины или нет, но отчетливо видны следы колес, а раз так, раздумывать нечего — никому не сказав о своих подозрениях, дал команду шоферу ехать по соломе. За нами пошла вся колонна. Не сказал бы, что испытываешь особенно приятное ощущение, ожидая, что вот-вот взлетишь на воздух. Но вот и конец пути. Все благополучно. Или мин здесь вовсе не было, или участок уже разминирован.

Моя машина начала чудить. Где-то неладно с проводкой, достаточно сильного толчка на ухабе, чтобы мотор заглох. Начинается возня с заводкой. Едущие позади терпеливо ждут. Обогнать на этом участке пути довольно трудно — дорога узкая. Но дальше немного получше — пошире. Во время одной из таких вынужденных остановок нас обгоняет грузовая машина с автоматчиками — трофейная команда одной из дивизий решила поискать своего трофейного счастья в этих местах.

Первый объект, заставивший их остановиться, // с. 47 была брошенная раненая лошадь. Животное забралось на сопку, но с дороги увидели белое пятно, заинтересовались им и разведали. Кое-кто из солдат предлагает пристрелить ее, но решено пощадить, пусть живет, авось выздоровеет.

Еще несколько километров лавируем среди сопки и неожиданно попадаем прямо к амбразурам японских дотов. Ну и местечко. Находишь тут хотя бы один японец с пулеметом, всех бы перестрелял в два счета.

Совершенно открытое место, где находимся мы, дорогу пересекает противотанковый ров, наполненный водой (вероятно, от дождей), справа, буквально рядом, видны амбразуры большого дота. Впереди на высокой сопке тоже видны замаскированные окопы и доты. Ну и местечко. Главное, что и свернуть-то нельзя, чтобы в случае нужды повернуть лыжи обратно.

Машина с трофейщиками здесь. Солдаты вначале стоят у машины, затем рассыпаются в цепь и идут к дотам, держа // с. 48 автоматы наизготовку. Тихо.

Как-то надо перебираться через ров. О том, чтобы переехать его, не может быть и речи — три метра глубины и метра четыре ширины солидное препятствие для машин. Вдруг — открытие: сбоку, метрах в 20-ти от дороги мостик, вернее, на два продольно уложенных бревна, перекинутых через ров, набросан кругляк. Наскоро приводим это импровизированное сооружение в приличный вид и осторожно пропускаем через него машины.

Этот участок дороги запомнился очень хорошо. Нам повезло. Отдыхали или уходили отсюда японцы во время нашего проезда, сказать трудно, но в последующие дни здесь обстреливали проходящие колонны. Не обошлось без жертв.

Первые трофеи — катушки с липкой бумагой от мух. Не зная их назначения, обращаемся осторожно — вдруг взорвется, но, разобравшись в чем дело, кое-кто набивает карманы. Меня беспокоит другое — карта врет и врет неимоверно. Ничего похожего // с. 49 на то, что в натуре. Невольно нервничаешь. Но... другой дороги не было и нет, значит, путь один. Укрепленного района не обозначено здесь вовсе.

Все выше и выше в гору. Узкая дорога, с одной стороны скала, с другой — обрыв. Ну и местечко, естественная ловушка. Крутой поворот дороги, и перед нами открывается широкая долина.

Внизу, под ногами большой японский военный городок. Дымятся развалины пивоваренного завода. Видны фигуры солдат, но чьих — наших или японцев? Это и есть Банзихе, но не деревня, указанная на карте. Последняя километрах в пяти и отсюда плохо видна. Конечно, на карте никакого военного городка нет и в помине.

Спускаемся с горы, подъезжаем к воротам, стоят наши часовые. Делаем разведку гарнизона. Своеобразная, невиданная архитектура, но главное, что производит неизгладимое впечатление, — темно-серая окраска всех зданий. *Камуфляж*. Как-то мрачно.

Все кругом носит следы разгрома. Чистый // с. 50 двор захламлен клочками бумаги, разбитыми ящиками, противогазами, тряпками, склянками и массой других различных предметов. Все это исковеркано, изуродовано. У одного из зданий грузятся две машины, «работают» какие-то авиаторы. наших никого нет.

С целью подыскания подходящего помещения осматриваем несколько зданий. У входа в одно из них чуть не наступил на труп японского солдата. Фу ты, черт побери, этого еще не хватало. Часовые говорят, что здесь часто постреливают, и этого самурая убили буквально несколько часов тому назад. Советуют переехать в деревню, так как там в настоящее время находятся наши войска, и есть раненые, нуждающиеся в медпомощи. Здесь привлекает наличие нужных для развертывания госпиталя помещений. Поэтому, оставив всю колонну на дороге у ворот гарнизона, отправляемся на разведку в деревню.

Кругом хорошо возделанные огороды. На дороге почти никого, но на полях между японским гарнизоном и китайской деревней видны какие-то фигуры в черных одеждах и конусообразных // с. 51 соломенных шляпах,

движущиеся по направлению к гарнизону (с пустыми руками) и обратно, нагруженные, как верблюды, всем, чем угодно. Какие-то ящики, узлы, рамы, двери, доски и т.п. Китайцы растаскивают японское имущество.

Деревня Банзихе обнесена старинным полуразвалившимся земляным валом. На околице за валом стоит наша артиллерийская батарея. В центре деревни площадь, нечто вроде «городского сада». Десятка два деревьев, обнесенных невысокой оградой, сложенной из камня. В центре сада памятник из камня в виде пирамиды. У перекрестка дорог три каменных доски высотой метра три, по форме напоминающих древнееврейские скрижали. Сверху донизу они исписаны иероглифами. В центре деревни расположен штаб 6-го ПУРа²⁸. Батальоны ушли вперед за несколько километров и сейчас ведут бои за ж.-д. станцию. Хорошо слышны пулеметные очереди, отдельные выстрелы, разрывы ручных гранат. Говорят, да судя и по характеру стрельбы, особого сопротивления японцы не оказывают.

// с. 52 Настроение у всех настороженное. В деревне тоже постреливают. Сегодня из-за угла пристрелили одного солдата. Поймали переодетого японского офицера.

Встреча с начсанпура²⁹ самая теплая. Медикаменты крайне нужны. Нападает, чтобы получить вторую санмашину, но этой услуги, к сожалению, ему оказать не могу. Раненых у него только двое, да и то легко — возвратились в строй.

Но у минометчиков в полку майора Туровского потери значительно больше. Два убитых и 8 раненых, нуждающихся в хирургической помощи. Это за сегодня, да еще 5 легкораненых вчера. Большинство пострадавших получили ранения от неосторожности — разорвалась в стволе мина.

Пока шофер ездит за нашей колонной, вдвоем с НСУР^а подыскиваем помещение для развертывания госпиталя. *Кобур растянут. Можно ожидать в любую минуту выстрела из-за угла.* Обходим ближайшие кирпичные здания, где размещались семьи японских полицейских. Подходящего мало. За сегодняшний день здания китайцами приведены в негодность: окон и дверей нет, полы сорваны и т.п. *Грабят и разрушают китайцы.* Значительно лучше выглядит помещение китайской школы. Правда это легкая, старая, // с. 53 покосившаяся постройка, но возиться с ней придется меньше. Во дворе валяется труп китайца. Убит недавно нашим офицером при попытке к бегству. Был почему-то задержан.

²⁸ ПУР — полевой укрепленный район.

²⁹ То есть начальник санитарного управления полевого укрепленного района.

До прибытия колонны делать нечего. С интересом рассматриваю китаенз. Они как будто не обращают никакого внимания на нас, занимаясь своими делами, но почти каждый мужчина, мальчишка, старик как только проходит мимо группы наших офицеров или солдат, обязательно поднимает кверху большой палец, улыбается и говорит «Шанго»³⁰.

Старики ведут себя подобострастно (а может быть, это у них «хороший тон»). Встречаясь на улице, обязательно отвешивают поясной поклон. Вот мальчишка лет двенадцати. Идет с поля, увидав нас, подходит поближе, снимает свою соломенную конусообразную шляпу, кланяется, что-то лепечет на своем языке и показывает жестами, что идет с поля, где занимался сенокосом. В руках держит какое-то подобие косы в миниатюре. Это орудие мне приходилось встречать по всей Маньчжурии: широкий остроконечный нож, длиной 15–20 см, // с. 54 укрепленный на короткой (50–70 см) палке. Применяется он и для сенокоса, и для косьбы, причем китайцы орудуют им весьма ловко одной рукой, по типу обращения с серпом.

Возле нас вертится какой-то тип китайского происхождения, но в костюме европейского покроя. Хорошо разговаривает по-русски. Пытаюсь познакомиться с ним поближе и потолковать на интересующие меня темы (ведь мы убеждены, что здесь встретим и холеру, и чуму), но его куда-то повели офицеры контрразведки. Удалось с ним встретиться и потолковать только на следующий день.

Все китайцы одеты в национальные костюмы. Рабочий народ «щеголяет» в широких шароварах, стянутых у щиколотки и заправленных в носки. На ногах какое-то подобие туфель. Черные куртки с широкими рукавами и двумя разрезами с боков. У некоторых куртки одеты на голое тело. На голове соломенные широкополые шляпы конусообразной формы. Более зажиточный элемент мужского пола и женщины одеты в длинные (до пят) узкие одежды, которые можно назвать не то халатом, не // с. 55 то пальто. Гладкий покрой, застежки спереди, а с боков до колен разрезы. В точности такой же покрой имеют (как я убедился впоследствии) и зимние ватные халаты. У зажиточных китайцев материалом для халатов служит шелк, у бедноты поухе. Но сейчас, вполне естественно, шелковых нарядов на улице не видно.

Смеркается. Подходит наша колонна. В школе разворачивается отделение госпиталя Сахно. Начали поступать первые раненые. Во дворе, как на базаре, — полно народу. Дымится кухня. Развод караула.

³⁰ «Словарь иностранных слов, вошедших в состав русского языка» А.Н. Чудинова (1910) дает этому слову такое объяснение — иск. кит. шень-хао — очень хорошо. Хорошо, ловко — выражение, относящееся ко времени Русско-японской войны 1904–1905 гг.

Только сейчас вспомнил, что со вчерашнего вечера ничего не ел. Наскоро перекусив, заваливаюсь, как убитый, на постель в санмашине. Сквозь сон ночью слышу где-то рядом стрельбу, разрывы гранат, но усталость настолько сильна, что кажется, если бы тащили меня за ноги из машины, и то не встал бы.

Как после узнал, ночью в наш «лагерь» полетели ручные гранаты. Часовые (девушки) подняли пальбу. Тревога подняла на ноги весь гарнизон. Но ведь никто никого не видел из противника. Поэтому пальба шла больше // с. 56 для успокоения себя. Редко кто стрелял по предполагаемой цели. Результаты этого события, конечно, были весьма сомнительны. Говорят, что подстрелили (ранили) двух переодетых японцев за околицей, но насколько это отвечало действительности, сказать трудно.

14.8.45, дер. Банзихе

С целью более детального знакомства с деревней отправляемся втроем по улице. Характер архитектуры незнакомый. Застройка сплошная, разрывов между фанзами почти нет. В центральном районе магазины и домишки посolidнее, чем ближе к окраине, тем беднее. Общее впечатление — живут даже зажиточные китайцы бедно.

Все двери, а в магазинах и окна, закрыты, словно все обитатели этих зданий вымерли, но это только первое впечатление. Достаточно постучать в дверь, сразу же (словно тебя ждут) слышится стук снимаемых засовов, дверь распаивается и улыбающийся ходя³¹ отвеивает посетителям поясные поклоны.

Заходим в магазины все вместе, точно так же, // с. 57 как и другие группы офицеров и солдат. Одиночек нет. Вчера в одном из таких магазинов был случай нападения какого-то типа на нашего офицера. Говорят, что это был переодетый самурай. Так или иначе, а офицер с ножевой раной в боку лежит сейчас в нашем госпитале. Об этом известно всем, и поэтому, рассматривая полки с остатками товаров, не забываешь следить за контингентом покупателей. У дверей стоит кто-нибудь из офицеров или солдат.

Магазины фактически пусты. На полках всякие безделушки, дешевенькие соломенные шляпы, пачки молитвенных палочек, паршивенькие веера, какие-то чашечки и разные предметы домашнего обихода из числа железно-скобяных товаров. Вне всякого сомнения, что все наиболее ценное и то, что может заинтересовать братьев-славян, из магазинов исчезло одновременно с хозяевами.

³¹ Распространенное просторечное прозвище китайцев.

Приказчики-китайцы, чем-то напоминающие жирных блестящих крыс, ведут себя крайне подобострастно. Кое-кто из них на ломаном русском языке объясняет, что торговля идет плохо, так как японцы не давали торговать, а уходя, отобрали весь товар. Явно врут. Боятся. Надо отдать справедливость, что здесь, как и в других селах этого района, то есть там, где наступают дальневосточные войска и не было частей, прибывших с запада, по крайней мере, в первые дни войны обошлось без грабежей. По крайней мере, китайцев солдаты не трогали.

Единственная сделанная мной покупка — несколько миниатюрных карандашей (которыми и веду черновую запись этого дневника).

В сопровождении подвергнувшегося случайно переводчика (вчерашний знакомый) отправляемся в поисках китайской медицины. Конечно, о каком-нибудь райздраве или государственном лечебном учреждении не приходится говорить. Таковых здесь нет.

К сожалению, местного Гиппократы найти не удалось — сбежал с японцами. Также оказалась закрыта и его (частная) больница, и кабинет (амбулатория). Получив кое-какие сведения от переводчика и случайных лиц (никакой холеры и чумы нет, также как отсутствуют какие-либо серьезные инфекции кроме дизентерии), // с. 59 заходим еще в 2—3 магазина и отправляемся восвояси. *По пути переводчик где-то ухитрился стащить кожаное кресло и сейчас тащит его, обливаясь потом.*

Пока свертывается лагерь и машины вытягиваются в колонну, от нечего делать рассматриваю китайскую литературу и школьное оборудование, довольно бесцеремонно извлеченное из школы, где сейчас орудует медицина (отделение госпиталя Сахно остается здесь вместе с прооперированными ранеными). Бросается в глаза обилие средств агитационной работы по укреплению и воспитанию самурайского духа в молодом китайском поколении. Интересна кепка типа жокейской, на козырьке три флага — германский, японский, итальянский. Много предметов типа самурайских лат, искусно сделанных из бамбуковых пластинок, шлемов, деревянных самурайских мечей. По всей видимости, все это служило для обучения фехтованию. Много литературы. Правда, разобраться в иероглифах безнадежно, но масса иллюстраций дает возможность разбираться в содержании этих книг. Интересен хорошо изданный том словаря. Здесь все, что угодно. Портреты политических деятелей, включая Чан-кайши, Гитлера, // с. 60 Муссолини и т.п. Но здесь же и портрет Сталина. Много интересных рисунков и диаграмм, по всей вероятности, должных говорить и доказывать о несокрушимой мощи Японии. Обращает на себя внимание масса литературы и иллюстраций о «мощи японской армии». Видно, что даже здесь,

в небольшом пограничном селе велась усиленная обработка умов в определенном направлении.

Пора уезжать. Говорят, что сегодня как будто бы уже можно приехать в Мулин. Занимаю свое место в машине (рядом с шофером) и в колонне (впереди) — выезжаем. Сегодня чувствую себя более уверенно, так как кроме пистолета (*в кабине стоит винтовка — забрано в скобки, зачеркнуто*) на поясе лимонка. Это уже не один «Тотошка», годный в тяжелую минуту только для самоубийства. За деревней на большаке вытянулся автобат — большая колонна студебеккеров. Но он пока задерживается здесь. Ожидать не приходится. Обгоняем и вытягиваемся на большак. Пользоваться картой совершенно безнадежно. Ничего похожего на то, что есть в натуре. Но направление известно, дорога перед нами, значит, // с. 61 надеяться на что-то и ждать чего-то не приходится.

Полдень. Жара. Кажется, что машины и те изнывают от жажды. Предательская струйка пара снова поднимается над радиатором, хотя не прошло и получаса, как шофер залил в него воду.

Вместо трех параллельных дорог в долине, указанных на карте, существует только одна, и та довольно разбитая. Идет она с севера на юг, параллельно государственной границе, на расстоянии 30—40 км от нее. Сведения, полученные утром в штабе 6-го УРА о том, что дорога в ряде пунктов до сих пор перерезана японцами и чуть ли не каждая машина будто бы подвергается обстрелу, не соответствуют действительности. Вот уже несколько десятков километров осталось позади, и ни японцев, ни выстрелов. Больше того, судя по состоянию дороги видно, что здесь недавно прошло немало войск, причем буквально перед нами.

Все мостики, мосты, дренажные трубы, заложенные под полотном дороги, все // с. 62 это в значительной степени раздавлено, полуразрушено или совершенно расплющено. Не выдержали ветхие сооружения тяжести наших машин. О гусеничном транспорте, танках, самоходках говорить не приходится. Нелегко им было здесь идти так — каждое мало-мальски широкое препятствие в виде ручья, канавы и т.п. приходилось им форсировать, обходя мосты, так как последние такого груза явно бы не выдержали. В результате — неприятности. Вот уже обгоняем вторую самоходку, основательно застрявшую в стороне от дороги при переправе через канаву, наполненную жидкой грязью. Уныло хобот орудия поднят в небо, словно взывает о помощи. Рядом возятся солдаты и группа китайцев, все с ног до головы облепленные грязью. Возятся с бревнами, досками и т.п., пытаются подвести более прочную основу. Сложное это дело для такого бронтозавра, как огромная тяжелая машина. *Невольной напрашивается мысль, что, при*

наличии таких путей сообщения, у японцев здесь не было не только танков, но даже грузовых автомашин.

Вдоль дороги, сколько видит глаз, тянутся прекрасно возделанные // с. 63 огороды — чумиза³², соя, гаолян³³, кукуруза, баклажаны и прочие овощи. До чего любовно все это обработано. Ни сорняков, ни одного запущенного участка. Приходится только восхищаться прекрасной работой китайцев-огородников.

Зато какой контраст по сравнению с культурными огородами и полями представляют сами китайские (или маньчжурские) деревни и хуторки, хотя такого термина, как «хутор», здесь не существует.

Деревни здесь разбросаны довольно густо (по сравнению с тем, что есть в нашем Приморье). Через какие-нибудь 3–5 км деревушки. И не только у дороги, но видны они и далеко в стороне. Большинство из них удивительно похожи друг на друга. Глинобитные стены с такими же башнями на углах охватывают деревню со всех сторон. Внутри — нечто вроде муравьиной кучи, расположенной в одной плоскости. Жалкие подобия избушек — фанзы, // с. 64 крытые соломой, тесно прижались друг к другу. Трудно назвать дворами или улицами микроскопические участки свободной площади между фанзами, загрязненные до предела отбросами и нечистотами. Какой контраст. Кругом, насколько хватает глаз, до самого горизонта тянутся поля и огороды. Площади для нормального расселения обитателей деревень имеется с избытком, и в то же время такая концентрация жилья.

Что заставило обитателей этих деревушек не считаться с удобствами и ютиться в столь жалких условиях, сказать трудно. По всей вероятности, это вызвано рядом обстоятельств. На первом месте, пожалуй, высокая стоимость земли (ведь здесь законы капиталистические). Но, несомненно, велика сила традиций, сохранившихся с тех пор, когда глинобитные стены могли спасти от кочевников, занимавшихся разбоем. Судя по состоянию стен (местами полуразрушены, очень обветшали), существуют они не // с. 65 менее сотни лет, а может и больше. Бойницы же в стенах, в башнях не вызывают никакого сомнения в целевом назначении этих оборонительных сооружений. Бесспорно, что основным моментом в их создании явилась необходимость защиты жизни и имущества от хунхузов. Во всяком случае, вид этих и деревень, и стен довольно архаический.

³² Ч у м и з а (черный рис или головчатое просо) — ценная продовольственная культура семейства злаковых, с древних времен культивируемая в Китае.

³³ Г а о л я н — сорго зерновое, китайское.

Какой контраст с русской деревней, где уж чего-чего, а света, простора и воздуха хватает с избытком.

Все население деревень от мала до велика на улице. У въезда в деревню, у каждого дома толпы детишек, взрослых, стариков. Бросается как-то в глаза особенность в цвете одежды: или белый, или черный.

Внешне впечатление народного праздника. Почти у каждого пацана, да и у большинства взрослых в руках маленькие красные флажки. // с. 66 На всем протяжении пути по направлению к деревням тянутся «караваны» китайцев. Этот поток особенно увеличился у деревни Пинянжень, куда мы сейчас подъезжаем. Такие же процессии встречались не только здесь, но и дальше. Обращает на себя внимание, что этих «путешественников» можно разбить на две группы (два типа).

Один тип — это исключительно мужские группы по несколько десятков человек. Бедно одетые, усталые, с небольшим грузом за плечами, а зачастую без всякой ноши тянутся они гуськом за своим вожаком, у которого в руках обязательно тонкая бамбуковая трость с куском красного шелка на конце. Редко у кого увидишь второй флажок. Кое-кто из них приветствует нас, но часть людей проявляют полную апатию ко всему окружающему. Это группы китайцев, мобилизованных японцами для выполнения различного рода работ, главным образом оборонных, возвращаются домой. Дальше, под Мулином и у Муданьдзяна, приходилось видеть трагические сцены. Когда такая группа идущих друг за другом // с. 67 китайцев так и осталась лежать у дороги, попав под пулеметную или автоматную очередь. От чьей руки погибли десятки и сотни этих людей, совершенно беззащитных и невинных, так и осталось для меня загадкой. Возможно, что свели с ними счеты самураи, а быть может, попали на глаза пьяному автоматчику-славянину. Во всяком случае, это жуткая картина, когда на протяжении нескольких десятков метров у дороги, рядышком, как шли, лежат десятки мертвецов, разбухших, потерявших человеческий облик. Но об этом дальше.

Вторым, и надо сказать, более разношерстным, типом путешествующих китайцев является население сел и деревень. В одиночку, семьями, большими караванами. Пешком, на ослах, на арбах, запряженных быками, ишаками, мулами и, редко, лошадьми, движутся эти пилигримы в двух направлениях. Порожняком из деревень и нагруженные, как верблюды, обратно в деревни. Тащат // с. 68 какие-то мешки, тюки, ящики. Вид крайне оживленный.

Чем занимаются эти паломники, очень трудно не догадаться, если проследить их путь — грабят и растаскивают японские склады, «облегчая» ра-

боту наших трофейных команд. Что-либо сделать сейчас, чтобы предупредить или остановить грабеж, без должного наличия войск невозможно, а войск-то (пехоты) здесь вовсе не видно, о каких-либо трофейных военчастях и говорить не приходится.

Несомненно, китайцы это знают и пользуются случаем (который в жизни бывает не так часто) немножко поднажиться. Вот китаенза нагрузился до того, что почти скрылся под выюком, согнулся в три погибели, но бойко движется. Во избежание недоразумений, в качестве громоотвода в тюк сверху воткнут красный флажок. Второй флажок на длинной бамбуковой тросточке в руках. При встрече с каждой машиной рожица расплывается, большой палец руки лезет кверху — «шанго». // с. 69 Скрипят доверху нагруженные арбы, еле тащатся под грузом мешков и тюков дряхлые старики, старухи, детишки всех калибров, подбадривая их, нагруженные, как верблюды, идут взрослые китайцы, китаянки, маньчжуры и т.п.

Ну как же не выражать восторга русским, когда такое счастье привалило. Есть возможность взять, что хочешь, с самурайского склада, с офицерской квартиры.

На этом повествование обрывается. К систематическому ведению дневника А.Н. вернулся с 24.10.1945 г., в Харбине (тетрадь № 5)

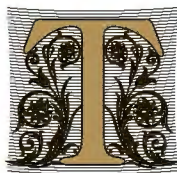


Ключевые слова:

Александр Николаевич Марей, радиационная гигиена, советско-японская война, Великая Отечественная война, дневник

Alexander V. Marey

**SEVEN DAYS OF THE SOVIET-JAPANESE
WAR (08–14 OF AUGUST 1945) THROUGH
THE EYES OF MEDICAL BATTALION MAJOR
ALEKSANDER NIKOLAEVICH MAREY:
EXCERPT FROM A DIARY**



he publication reveals the diaries of Aleksander Nikolaevich Marey — an eminent scientist, medic and one of the founders of radiation hygiene discipline in the USSR.

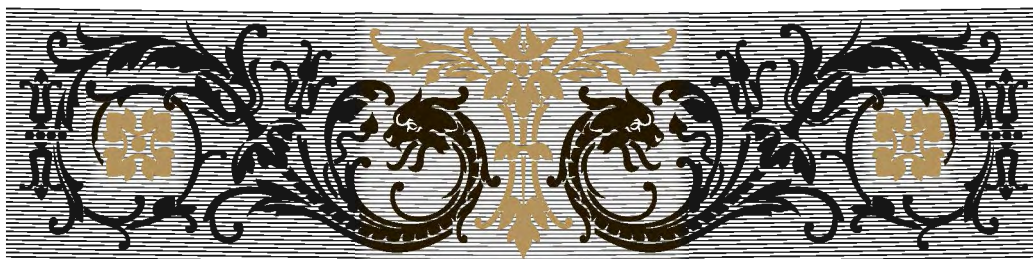
The diaries cover the period from 1942 to 1945, though in this issue only the notes dedicated to the first week of Soviet-Japanese War (8–14 of August) are published. The text provides the reader a unique opportunity to see the war from a point of view quite opposite to the one offered by classical historiography. Very important is the fact that the diary is written by a major, thus the events have been seen from the inside — through the eyes of an army medic in charge of the anti-epidemic rearward area security.

Diaries are kept in the private archive of the Marey family.

Вступительная статья, подготовка текста и комментарии

 **Марей Александр Владимирович** 

кандидат юридических наук, ведущий научный сотрудник Центра
фундаментальной социологии НИУ ВШЭ



Г.Н. Ланской

АРКАДИЙ ЛАВРОВИЧ СИДОРОВ И ЕГО НАУЧНАЯ ШКОЛА ИЗУЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИСТОРИИ РОССИИ



Изучение проблем развития капиталистических отношений в российской экономике являлось одним из основных направлений в развитии советской исторической науки. Особенность данной темы научных исследований заключалась при этом не только в многообразии и массовости сформировавшегося и нуждавшегося в изучении комплекса источников, но и в политическом и идеологическом контексте, который воздействовал на творческую деятельность практически всех ученых, обращавшихся к данной проблематике.

Прежде всего, данный контекст был представлен выдвинутым в качестве эталона объективности концептуальным наследием В.И. Ленина, которое в связи с этим осваивалось и осмысливалось различными авторами для получения конкретных ориентиров при формулировании последующих выводов и суждений. Соответствие результатов исследовательской работы рамкам содержания ленинской концепции представляло определенную гарантию признания достаточного качества проведенной научной работы профессиональным сообществом.

В этом же качестве теоретического канона с конца 1930-х и до середины 1950-х гг. использовались также выводы и иные историографические

суждения, выдвигавшиеся в работах И.В. Сталина. Их значение и, прежде всего, ценность написанной И.В. Сталиным в рамках книги «История ВКП(б). Краткий курс» главы о диалектическом и историческом материализме подчеркивались практически всеми учеными. В частности, в своем выступлении на состоявшемся 17 декабря 1939 г. заседании ученого совета Института истории Академии наук СССР, которое было посвящено шестидесятилетию со дня рождения И.В. Сталина, А.Л. Сидоров, выступая в прениях по основному докладу А.М. Панкратовой «Сталин и историческая наука», отмечал: «Очень большое значение в докладе т. Панкратовой имеет попытка систематизировать ряд совершенно конкретных замечаний товарища Сталина для историков. Я думаю, судя по той исторической литературе, которая выходила у нас, мы очень мало, или во всяком случае слабо, используем огромное количество сталинских высказываний, которые касаются самых разнообразных вопросов и, скажем, такого конкретного вопроса, как вопрос об образовании государства, к которому обязательно должен возвращаться не только специалист, занимающийся историей феодализма, но и отдельные товарищи, занимающиеся историей СССР»¹.

Учитывая, в том числе, реалии развития научной жизни конца 1920-х и 1930-х гг., заключающиеся в критике любых выявлявшихся отступлений и сомнений отдельных авторов (примером являлась, в частности, исследовательская деятельность М.Н. Покровского), исследователи, изучавшие предшествовавший революционным событиям 1917 г. период российской истории, стремились найти в суждениях И.В. Сталина точку отчета для выстраивания своих концепций.

В частности, это касалось широко обсуждавшейся темы самостоятельности или, напротив, «дочернего» характера развития российского капитализма в конце XIX — начале XX в.² Перед А.Л. Сидоровым и его коллегами, избежавшими применения к ним политических репрессий, стояла двойственная и поэтому практически не разрешимая задача — доказать наличие достаточного уровня экономического развития для построения в России после осуществления революции нового социалистического общества и выявить в этом развитии кризисные черты, делавшие революцию необходимой и неизбежной. В результате решения данной задачи исследователи находили в работах И.В. Сталина рекомендации, которые были столь же противоречивыми по своему содержанию, сколько и сама ставив-

¹ Архив РАН. Ф. 1577. Оп. 2. Д. 14. Л. 17.

² См.: Ланской Г.Н. Отечественная историография экономической истории России начала XX века. М., 2010. С. 175–217.

шаяся задача. Примечательной с точки зрения получавшегося результата было следующее высказывание А.А. Сидорова: «Постановка т. Сталина дает совершенно другое направление решению этого вопроса и показывает, как русский капитализм, являвшийся подчиненным по отношению к французскому капитализму, осуществлял свои самостоятельные задачи и в то же время являлся орудием политики западноевропейского империализма и, прежде всего, английской политики»³.

Помимо теоретико-методологического контекста, формировавшего положения работ В.И. Ленина и являвшегося объектом «культового» почитания общественно-политических произведений И.В. Сталина, профессиональные историки, занимавшиеся описанием и характеристикой периода конца XIX — начала XX в., должны были решать и прагматические задачи, формировавшиеся окружающей их действительностью. В частности, им было необходимо показать очевидные преимущества начатой в середине 1920-х гг. политики социалистической модернизации по сравнению с давними большой качественный эффект хозяйственными преобразованиями конца XIX в., ассоциируемыми в первую очередь с деятельностью С.Ю. Витте. С точки зрения как достигнутых, так и продолжавшихся изменений в экономическом развитии Советского государства и общества исследователи стремились акцентировать внимание на том, что хозяйственный и, прежде всего, индустриальный прогресс в СССР был достигнут за счет внутренних ресурсов, существовавших в стране. Особенно заметными эти усилия ученых, характерные не только для исторической, но и для экономической литературы, стали в конце периода Великой Отечественной войны и последующей реализации восстановительного плана развития народного хозяйства СССР. Противопоставляя реализованный политическим руководством Советского государства курс модернизации практике экономических реформ, наблюдавшейся в 1880—1900-х гг., А.А. Сидоров в своих лекциях по истории внешней политики Российского государства, в частности, отмечал: «Создание русско-французского союза являлось крупнейшим политическим актом в царствование Александра III, определившим направление внешней политики России на десятилетия. Вместе с тем он знаменует начало экономической и политической зависимости России от западноевропейских государств, принявшей потом полуколониальный характер (...) Убеденным сторонником союза являлся Витте. Правительство разместило во Франции огромные займы. Витте покровительствовал прито-

³ Архив РАН. Ф. 1577. Оп. 2. Д. 14. Л. 21.

ку французских капиталов в русские банки и промышленность. Русский внешний капитал возрастал»⁴.

В середине 1950-х гг. перед А.А. Сидоровым и другими исследователями, изучавшими особенности экономического и политического развития России конца XIX и начала XX в., встали новые задачи, связанные с развитием своих историографических представлений. Им предстояло действовать в контексте определенной новым политическим руководством страны во главе с Н.С. Хрущевым задачи переосмысления ранее отстаивавшихся положений. Как происходило и ранее, возникавшие исследовательские проблемы неразрывно сочетались с идеологическими задачами, главной из которых являлось преодоление последствий влияния «культы личности» И.В. Сталина на все сферы развития страны.

А.А. Сидоров, являвшийся в период с 1953 по 1959 г. директором Института истории Академии наук СССР, возглавил работу по решению обозначенных проблем и плодотворно осуществлял данную деятельность в постоянном взаимодействии с Отделением истории Академии наук СССР, академиком-секретарем которого в 1957–1970 гг. и затем в 1975–1980 гг. был Е.М. Жуков. Важным событием, отразившим начавшиеся изменения в ранее отстаивавшейся А.А. Сидоровым и его единомышленниками концепции экономического развития России конца XIX — начала XX в., стало обсуждение подготовленной под руководством Л.М. Иванова аналитической записки по проблеме «Развитие империализма в России».

В ходе состоявшегося обсуждения была, с одной стороны, определена новая интерпретация роли иностранного капитала в развитии российской экономики и в более широком смысле — наличия у российской экономики накануне революционных событий 1917 г. полуколониальных характеристик. Побуждающим фактором к появлению научно-организационных рекомендаций по решению данной проблемы стала опубликованная в конце 1957 г. статья Б.Б. Граве⁵. В ней, в частности, говорилось о том, что полученные в результате архивных исследований данные о развитии российских промышленных предприятий и финансовых учреждений свидетельствуют как минимум о невозможности сделать однозначный вывод о полной зависимости хотя бы одного сектора отечественной экономики от помощи со стороны иностранных государств. Таким образом, в своей теоретической части данная статья ставила под сомнение ранее преобладавшую и вне-

⁴ Сидоров А.А. Внешняя политика России в конце XIX — начале XX в. Стенограммы лекций. М., 1945. С. 5–6.

⁵ Граве Б.Б. Была ли Россия полуколонией // Вопросы истории. 1957. № 6. С. 87–94.

дренную в историографическую практику И.В. Сталиным интерпретацию особенностей развития российского капитализма в период, предшествовавший революционным событиям 1917 г.

Ответ на проявившуюся в данном случае тенденцию переоценки сложившегося историографического наследия советской науки был дан в выступлении Е.М. Жукова, в ходе которого он, в частности, подчеркнул: «Тут в качестве упрека выставлялось такое положение, что авторы записки не учли статью Граве. Мне кажется, что эта статья не является таким большим достижением исторической науки, в отношении этой статьи имеются отрицательные мнения, по меньшей мере спорные. Речь идет не о том, что Россия была колонией или полуколонией, а речь идет о зависимости России от западного империализма. Я думаю, это принципиально правильно. Здесь была, видимо, такая тенденция, чтобы во что бы то ни стало поставить под сомнение то, что дано товарищем Сталиным. Это неправильно, нужно объективно подходить к высказанным положениям. И если мы поставим разбираемую нами проблему в цепь вопросов, связанных с историей Октябрьской революции, то нам особенно важно подчеркнуть, что в связи с Октябрьской революцией Россия освободилась от зависимости от иностранного империализма»⁶.

Таким образом, после проходивших с середины 1920-х гг. на протяжении практически трех десятилетий дискуссий по вопросам специфики и уровня развития капитализма в России, активным участником которых был А.А. Сидоров, в середине 1950-х гг. было решено не углублять обсуждение прежних проблем, а изменить вектор исследования. В связи с этим в том числе в связи с празднованием пятидесятилетия революционных событий октября 1917 г. как в рамках исторической науки, так и в целом на идеологическом уровне было закреплено положение о том, что данные события были в абсолютной степени закономерными. В качестве концептуальной опоры авторы научных исследований определили для себя работы В.И. Ленина, которые уже по своей направленности обосновывали неизбежность и безальтернативность успеха большевистской партии вначале в рамках вооруженной борьбы с прежде правящими классами, а затем в процессе построения социалистического общества.

В этих определившихся рамках задача профессиональных историков заключалась в том, чтобы максимально полно проанализировать различные источники и изучить с помощью полученных сведений наблюдавшиеся в России конца XIX — начала XX в. явления политического и экономического

⁶ Архив РАН. Ф. 457. Оп. 1. Д. 26. Л. 22.

развития. Именно это и стало задачей созданного в октябре 1957 г. под руководством и по инициативе А.Л. Сидорова Научного совета по комплексной проблеме «Исторические предпосылки Великой Октябрьской социалистической революции», в рамках которого практически сформировалась его научная школа. Ее отличительной чертой от так и не оформившегося в профессиональное сообщество круга учеников М.Н. Покровского по Коммунистическому институту им. Я.М. Свердлова и Институту красной профессуры, которые в свое время окончил сам А.Л. Сидоров, являлась общность убеждений и целевых установок исследовательской работы. По существу в рамках этой школы каждый из исследователей вел последовательную разработку собственной темы, обычно сосредотачивая внимание на одной из сфер экономического развития. Определенную значимость имело и то обстоятельство, что благодаря большому вниманию А.Л. Сидорова и его учеников (в первую очередь К.Н. Тарновского) к анализу историографического наследия у этого коллектива ученых выработалась собственная идентичность, выражавшаяся не только в специфике научных интересов и исследовательских подходов, но и в четко очерченном отношении к работам предшественников. Сущность этой идентичности заключалась в готовности отклониться от зачастую абстрактных и, главное, не очень четких концептуальных построений и сконцентрироваться на конкретных исторических исследованиях.

В качестве объекта теоретических размышлений, которые, по сравнению с периодами 1920–1940-х гг., имели более предметный характер, А.Л. Сидоров и его ученики избрали совокупность основных черт развития политической и экономической системы развития России в период, начинавшийся в первой половине 1890-х гг. и завершившийся революционными событиями 1917 г. Для типологической оценки этой совокупности черт данные исследователи избрали использовавшиеся, но не раскрытые в достаточно целостном виде В.И. Лениным понятия «военно-феодальный империализм» и «государственно-монополистический капитализм».

В период первой половины 1960-х гг. роль А.Л. Сидорова в разработке комплекса тем, связанных с политическими и экономическими условиями предреволюционного развития России, заключалась в том числе в координации работы своих учеников и единомышленников. Данная работа велась не только на организационном уровне, но и в области формулировки исходных концептуальных положений, вокруг которых должны были строиться конкретные работы авторов. В частности, подводя итог работе своих единомышленников и учеников во вступительной статье к сборнику «Особенности империализма в России», А.Л. Сидоров писал: «В результате

значительная группа исследователей пришла к выводу о том, что по своей экономической природе российский монополистический капитализм принципиально не отличался от новейшего капиталистического империализма, свойственного другим странам... Это означало, что в понимании особенностей российского империализма обрисовалось противоречие между новейшими результатами историко-экономических исследований и их “общепризнанной” трактовкой, сводившейся в конечном счете к утверждению особой специфичности российского монополистического капитализма, его слабости и недоразвитости»⁷.

Осуществлявшиеся в рамках анализа и интерпретации явлений политической и экономической истории России конца XIX и начала XX в., а также идентифицировавших эти явления теоретических понятий, научные исследования конца 1950-х и 1960-х гг. отличались некоторыми универсальными особенностями. Эти особенности можно с достаточной определенностью рассматривать в качестве основных характеристик историографических представлений А.А. Сидорова, а также его единомышленников, которые частично были практически его ровесниками (как, например, А.П. Погребинский и И.Ф. Гиндин), а в другой части относились к послевоенному поколению его учеников.

Первая особенность заключалась в констатации того, что политическая система самодержавного государства, которая достаточно медленно и непоследовательно подвергалась трансформации в 1900-х гг., существенно отставала по своему развитию от экономических преобразований и была неадекватна существовавшим задачам этих преобразований. В частности, исходя из этой точки зрения утверждалось, что император и другие наиболее авторитетные руководители страны представляли в первую очередь интересы представителей феодального класса. Вторая особенность состояла в том, что правительственные учреждения стремились в максимально возможной степени контролировать деятельность частных предпринимательских организаций и поэтому стремились в своей политике к постепенной монополизации наиболее значимых и прибыльных для государства отраслей экономики. Для этого, в частности, проводилась финансовая политика лавирования между мерами усиления инвестирования со стороны государства и действиями по децентрализации инвестиционных вложений, приводившими, в частности, к притоку иностранного капитала. Третья особенность заключалась в том, что государство периодически стремилось извлечь свою прибыль из доходов регулируемых им предприятий и поэтому

⁷ Сидоров А.А. От редакции // Особенности империализма в России. М., 1963. С. 4.

время от времени проявляло готовность к взаимовыгодным отношениям со структурами бизнеса. Данное положение отчасти перекликалось с известным, но не афишировавшимся и тем более не абсолютизовавшимся для оценки экономического развития России тезисом М.Н. Покровского о наличии в России «торгового капитализма в шапке Мономаха». Четвертая особенность представлений А.Л. Сидорова и его единомышленников состояла в том, что для обоснования достаточно высокого уровня развития капитализма и признания даже его частичного перерастания в высшую — империалистическую — стадию развития они приводили данные о том, что в России начала XX в. существовали все формы развития государственных институтов и частных предприятий от монополистических объединений до более или менее развитых и масштабных предприятий малого и среднего бизнеса.

Именно наличие этой — четвертой — особенности стало предметом последующих дискуссий в советской историографии, которые начались уже после смерти А.Л. Сидорова в среде его учеников. Причиной возникновения этих дискуссий являлось то, что, стремясь продемонстрировать высокий уровень результатов экономического развития России в начале XX в., отдельные исследователи сосредотачивали свои наблюдения и выводы исключительно на наиболее развитых отраслях хозяйственного развития, полагая, что эти отрасли служили своего рода «авангардом» для эволюции экономики в целом. Данный исследовательский подход они, в частности, аргументировали тем, что все наиболее значимые предприятия развивались в тесной связи с кредитно-финансовыми учреждениями и образовывали основной сектор экономической системы, а остальные предприятия из периферийных отраслей формировали таким образом почти минимальный удельный уровень для показателей развития страны. Одним из авторов и последовательных приверженцев данной концепции был В.И. Бовыкин, который, в частности, писал: «По мере изучения банковских архивов, активизировавшегося с середины 50-х годов, становилось все более очевидным, что акционерные коммерческие банки в России за редкими исключениями представляли собой не отростки заграничных систем финансового капитала, а важнейшие элементы порождавшегося экономическим развитием страны российского финансового капитала»⁸. Формулировавшиеся выводы о преобладании в экономике России начала XX в. высокоразвитого индустриального сектора представлялись важными также исследователям истории рабочего класса, которые стремились на их основании выявить вы-

⁸ Бовыкин В.И. Зарождение финансового капитала в России. М., 1967. С. 40.

сокий уровень социальной развитости и, следовательно, революционной сознательности представителей пролетариата.

Участниками дискуссии с другой стороны стали те исследователи, которые стремились охватить в своих исследованиях все сферы и уровни развития промышленного производства. Они, так же как и их оппоненты, обращались в поисках концептуальной опоры к суждениям В.И. Ленина и, в частности, к содержавшимся в его произведениях указаниям на общий «средне-слабый» уровень развития капитализма в Российской империи. Особое внимание было привлечено данными исследователями к тем отраслям экономики, которые не представляли особой выгоды для государства, оставались в тесной связи с полуфеодальным аграрно-крестьянским сектором экономики и находились вне сферы интересов для инвестиционных структур. Сложность и инерционность трансформации предприятий данного сектора хозяйственного развития неоднократно подчеркивали в своих работах многие авторы, сформировавшие тем самым «новое направление» в советской историографии экономической истории России. В частности, в своей опубликованной только в 1995 г. монографии, посвященной развитию мелкой промышленности, К.Н. Тарновский приходил к следующему выводу: «Состояние мелкой промышленности дореволюционной России характеризуется сосуществованием всех типов кустарно-промысловых районов и глубоким кризисом, связанным с переходом мануфактурного производства в фабричное и превращением кустарей и мануфактурных рабочих в фабрично-заводской пролетариат. Процесс этот не был плавным и безболезненным. Развитие крупного фабричного производства вело не только к превращению кустарных районов в придаток фабрики, но и к гибели некоторых из них»⁹.

Драматичные события 1972–1974 гг., связанные с официальным утверждением первой из рассмотренных точек зрения и административно организованным разгромом взглядов представителей «нового направления», были продолжением сформировавшихся в довоенный период традиций развития советской исторической науки. Однако при этом очевидно, что суждения, высказывавшиеся в период второй половины 1960-х — начале 1970-х гг. в том числе оппонировавшими друг другу исследователями, находились в русле общих положений, сформулированных под руководством А.Л. Сидорова и основывавшихся, в свою очередь, на многочисленных положениях ленинской концепции. Впоследствии в связи с постепенным ис-

⁹ Тарновский К.Н. Мелкая промышленность России в конце XIX — начале XX в. М., 1995. С. 15.

чезновением в рамках отечественной историографии ранее использовавшихся теоретических подпорок дискуссии предшествовавших десятилетий об элементах самостоятельности и полуколониальности, сращивания и подчинения между государственными и коммерческими структурами; о соотношении капиталистического базиса и феодальной надстройки в отечественной системе хозяйственного развития ушли в прошлое. При этом очевидно, что изучение творчества А.Л. Сидорова и представителей его научной школы имеет безусловное значение для сохранения необходимого методического и практического уровня исследований в области изучения экономической истории России.





REFERENCES

1. *Osadchenko B.A.* Formirovaniye shkoly A.L. Sidorova v izuchenii sotsial'no ekonomicheskoy istorii Rossii kontza XIX — nachala XX veka // *Mir istorika: XX vek.* Moskva, 2002. P. 200–218.
2. *Sidorov A.L.* Nekotoriye rasmyshleniya o trude i opyte istorika // *Istoriya SSSR.* 1964. # No. 3. P. 118–138.
3. *Tarnovskiy K.N.* Put' uchenogo // *Istoricheskiye zapiski.* Moskva, 1967. Tom 80. P. 207–251.
4. *Lanskoy G.N.* Otechestvennaya istoriografiya ekonomicheskoy istorii Rossii nachala XX veka. Moskva, 2010.

Ключевые слова:

А.Л. Сидоров, экономическая история, капитализм, монополии, революции в России, историография, советская историческая наука.

Gregory N. Lanskoï

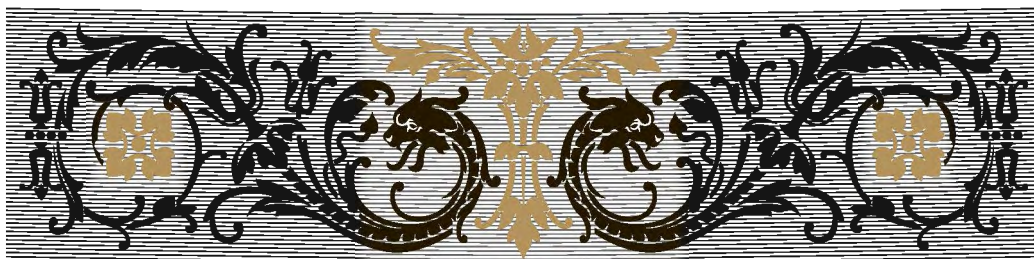
ECONOMIC HISTORY OF RUSSIA: SCHOLAR TRADITIONS SET BY ARKADY LAVROVICH SIDOROV



The article highlights the basic principles and historiographical legacy of the scholar tradition set by Arkady L. Sidorov, who framed and developed the key debating points of Economic History of Russia at the beginning of the XX c. The issues Sidorov worked upon were connected to the formation of the State Monopoly Capitalism and the questions of Economic Assumptions for the Revolution.

 Ланской Григорий Николаевич 

доктор исторических наук, доцент, декан факультета документоведения и технотронных архивов Историко-архивного института РГГУ, профессор кафедры зарубежного регионоведения и внешней политики ИАИ РГГУ, исполняющий обязанности первого заместителя председателя Правления Российского общества историков-архивистов (РОИА)



Я.Н. Рабинович

РЕЦЕНЗИЯ НА МОНОГРАФИЮ:

Г.А. Замятин. Борьба за унию Новгорода со Швецией в 1614 году // Новгородский исторический сборник: Сб. науч. тр. / Редкол.: В. Л. Янин (отв. ред.) и др. СПб. ин-т истории РАН, Новгород, гос. ун-т им. Ярослава Мудрого, Новгород, музей-заповедник. Вел. Новгород, 2014. Вып. 14 (24). 487 с. Печатный двор «Великий Новгород». С. 394–463.



Имя Германа Андреевича Замятина (17 февраля 1882 — 2 января 1953) до последнего времени было известно лишь узкому кругу специалистов. Долгое время труды этого крупнейшего специалиста по истории русско-шведских отношений начала XVII в. незаслуженно замалчивались.

Творческий путь Г.А. Замятина рассмотрен в специальных статьях Г.М. Коваленко и Л. Дубьевой¹. Он родился в г. Слободском Вятской губернии в семье священника. Духовная семинария, учеба в университетах Юрьева и Санкт-Петербурга (1902–1907), а также в Петербургском археологическом институте (1907–1909), публичная защита магистерской диссертации «К вопросу об избрании Карла Филиппа на русский престол» (1913), работа в качестве приват-доцента в Юрьеве (1913–1918), переезд в Воронеж (1918), защита диссертации в Воронеже (1921), преподавание в Воронежском университете (1922–1929), репрессии, арест и освобождение, работа в библиотеках Воронежа и Курска, в пединститутах Курска и Сталинграда

¹ Коваленко Г.М. Герман Андреевич Замятин // Изв. М., 2006. № 9 (127). С. 358–367; Dujjeva L. G.A. Zamjatin (1882–1953) als Forscher der Sammlung De la Gardie // Die baltischen Länder und der Norden. Tartu, 2005. S. 519–520.

(1936–1938) — таковы основные этапы жизненного пути Г.А. Замятина до его переезда в Пермь.

Наиболее плодотворный в плане научных достижений период жизни Г.А. Замятина (1938–1952) связан с пребыванием и преподаванием в Молотове (Перми) на кафедре всеобщей истории Пермского педагогического института (сначала в должности и.о. профессора пединститута, а затем — зав. кафедрой всеобщей истории). С 1 января 1942 г. он работал по совместительству в Пермском университете (до 1947 г.), читал лекции в областной партийной школе.

Многим трудам Г.А. Замятина, написанным в Перми, была уготовлена печальная судьба, они не были опубликованы ни при жизни ученого, ни после его кончины, а некоторые из рукописей не найдены до настоящего времени.

Здесь в Перми уже в 1940 г. он подготовил докторскую диссертацию «Очерки по истории шведской интервенции в Московском государстве в начале XVII в.», которую Е.В. Тарле считал *«очень серьезным, добросовестным и солидным вкладом в советскую историческую науку»*².

Защита докторской диссертации Г.А. Замятина была отложена в связи с началом Великой Отечественной войны. Она состоялась в июне 1943 г. в Московском университете. Оппонентами были академик Е.В. Тарле (первый официальный оппонент), профессора Н.Л. Рубинштейн и М.Н. Тихомиров. Е.В. Тарле повторил в официальном отзыве 14 июня 1943 г. свою мысль о большой ценности труда Замятина и о необходимости ее публикации: *«Работа Замятина заслуживает не только докторской степени, но и публикации... Эту книгу будут читать не только специалисты»*³.

В диссертации Г.А. Замятин подводит итоги изучению вопроса о кандидатуре шведского королевича на Московский престол. Работа состоит из 4 частей. Первая часть посвящена походам шведов в Поморье в начале XVII в. Вторая часть — борьбе вокруг шведской кандидатуры на Московский престол в 1613 г. Третья часть — борьбе вокруг союза Новгорода со Швецией в 1614 г., а четвертая — новгородскому посольству архимандрита Киприана в Москву в 1615 г.⁴

К моменту защиты диссертации была опубликована только ее первая часть, посвященная походам шведов в Поморье, причем в местном издании (изд-во Пермского пединститута) небольшим тиражом. Выпуск № 8, в котором была опубликована статья Замятина, был первым выпуском научных работ исторического факультета Молотовского педагогического института.

² Письмо Е.В. Тарле Г.А. Замятину // ОР РГБ. Ф. 618. Карт. 10. Д. 6. Л. 1–2.

³ Цит. по: *Dubjeva L. G.A. Zamjatin... S. 519–520.*

⁴ *Замятин Г.А. Очерки по истории шведской интервенции в Московском государстве в начале XVII в. // ОР РГБ. Ф. 618. Карт. 2. Д. 3. 444+2л.*

Сборник со статьей Г.А. Замятина «сдан в производство» 24 февраля 1941 г., а подписан к печати 6 июня, за полмесяца до начала Великой Отечественной войны. В конце 1941 г., несмотря на трудные военные условия, этот сборник статей появился в печати тиражом всего в 465 экз. Выпуску способствовало то, что большинство статей было посвящено В. И. Ленину и его трудам (многие авторы работали на кафедре основ марксизма-ленинизма)⁵.

Другие части будущей диссертации Г.А. Замятин предложил для публикации в 1939 г. в Новгородском историческом сборнике (Выступление новгородцев против первого царя Романова. К истории унии Новгорода со Швецией). Судьба этих рукописей сложилась трагично, они были опубликованы лишь через 75 лет в выпусках № 23 и 24 Новгородского исторического сборника⁶.

В сентябре 1939 г. Замятин отправил свою работу «К истории унии...» в Новгород и уже в конце октября получил извещение от заведующего Новгородской секцией Института истории АН СССР А.А. Строкова, что эта статья планируется выйти осенью 1940 г. в 6-м выпуске Новгородского исторического сборника (НИС). В начале марта 1940 г. Замятин получил новое извещение от ученого секретаря, что работа о борьбе новгородцев против унии со Швецией будет опубликована в 8-м выпуске НИС. В письме было написано, что рукопись находится «сейчас в наборе для 8-го сборника, будет Вам выслана сразу же, по возвращении из типографии»⁷.

Трудно сказать, что произошло дальше, когда эту рукопись убрали из набора (по требованию Замятина рукопись вернули автору в Пермь), но факт остается фактом: в последнем предвоенном выпуске НИС (вып. 8) этой работы Замятина не оказалось.

Только через 75 лет этот труд Замятина наконец-то опубликован, причем именно в НИС (вып. 24. Вел. Новгород, 2014), благодаря таким энтузиастам своего дела, как Г.М. Коваленко и А.Н. Одинокоев, которые познакомили автора этих строк с данной рукописью.

⁵ Замятин Г.А. Походы шведов в Поморье в начале XVII в. // Учен. зап. Пермского гос. пед. ин-та. Ист. филол. факультет. 1941. Вып. 8. С. 47–77.

⁶ Замятин Г.А. Выступление новгородцев против первого царя из дома Романовых в 1613 г. // Новгородский исторический сборник: Сб. науч. тр. / Сост. Э.А. Гордиенко; редкол.: В.Л. Янин (отв. ред.) и др.; СПб. ин-т истории РАН. Вел. Новгород, 2013. Вып. 13 (23). С. 430–489; Замятин Г.А. Борьба за унию Новгорода со Швецией в 1614 году // Новгородский исторический сборник: Сб. науч. тр. (далее — НИС) / Редкол.: В.Л. Янин (отв. ред.) и др. СПб. ин-т истории РАН, Новгород. гос. ун-т им. Ярослава Мудрого, Новгород. музей-заповедник. Вел. Новгород, 2014. Вып. 14 (24). С. 394–458.

⁷ Переписка Г.А. Замятина с руководством Новгородского государственного музея 1939–1940 гг. // НИС. Вел. Новгород, 2014. Вып. 14 (24). С. 464–469.

Эта работа Замятина является прямым продолжением его труда о выступлении новгородцев против Михаила Романова, опубликованного в предыдущем выпуске НИС (вып. 23. Вел. Новгород, 2013).

Работа «К истории унии...» состоит из двух глав и двух приложений. В этих приложениях (с. 454–458) Замятин приводит две грамоты московских воевод Трубецкого и Мезецкого от ноября — декабря 1613 г. Одна грамота адресована шведскому военачальнику Я. Делагарди, а другая — новгородцам. Обе грамоты были извлечены Замятиным из Стокгольмского архива.

Первая глава (с. 394–422) повествует о событиях с конца 1613 г. до разгрома войска Трубецкого под Бронницами в июле 1614 г. Во второй главе (с. 423–453) события происходят с июля 1614 г. по январь 1615 г.

В первой главе Замятин сравнивает отъезд из Выборга Карла Филиппа с неудачным походом королевича Владислава осенью 1612 г. к Москве. Оба события означали провал польской и шведской кандидатур на Московский престол. Теперь, когда Густаву Адольфу стало ясно, что его брат не сможет стать московским царем, король планирует действовать по второму варианту, который был предусмотрен еще королевской инструкцией комиссарам в Выборг (18 июня 1613 г.): вхождение Новгородской земли в состав Швеции, то есть оформление унии Новгорода и Швеции, как Польша и Литва. Замятин дает подробную характеристику Люблинской унии 1569 г. и делает вывод, что уния Новгорода и Швеции — это новый этап утверждения Швеции на Балтийском море (с. 395).

К практической реализации этого вопроса об унии шведы приступили еще во время переговоров в Выборге (осень 1613 г.), когда стало ясно, что москвичи не приедут на эти переговоры, игнорируют их. Шведские комиссары в письме к Я. Делагарди 3 сентября просили его высказать свое мнение по данному вопросу об унии. 28 ноября 1613 г. один из комиссаров Г. Горн уже более подробно обрисовал Я. Делагарди создавшееся положение и просил его оказать давление на новгородцев, чтобы те согласились присоединиться к Швеции.

Замятин пишет (с. 397), как шведы пытались обмануть новгородских послов, подговорив гонца из Новгорода Томилу Пристальцова, который сказал послам в Выборге, что привез инструкции от воеводы Одоевского и митрополита Исидора о заключении унии (эти инструкции якобы находятся у шведских комиссаров).

В январе 1614 г. шведы приступили к практическим действиям в самом Новгороде, чтобы склонить жителей к унии. Замятин приводит подробный текст письма-инструкции Г. Горна Я. Делагарди от 9 января 1614 г. и далее пишет о том, как 25–26 января 1614 г. в городе проходило собрание «лучших людей», на котором выступил Я. Делагарди и призвал жителей к унии. Однако шведский главнокомандующий получил твердый отказ (с. 400).

Говоря о причинах отказа новгородцев, Замятин указывал и отправку грамот нового царя Михаила Федоровича и его воевод новгородцам, и присутствие на дальних подступах к Новгороду (в Торжке) московского войска князя Д.Т. Трубецкого (с. 401). При этом можно было бы добавить и нахождение московских отрядов вблизи самого Новгорода под Старой Руссой. Возможно, Замятин в те годы еще не знал подробности Рамышевского осадного сидения отряда Андрея Палицына. Об этих событиях он писал спустя 10–12 лет в своем очерке о Старой Руссе⁸. Новгородцы почувствовали опору, а письма московских воевод с призывом перейти на сторону Михаила Романова прибавляли жителям решимости сопротивляться унии. При этом Замятин приводит ряд таких грамот московских воевод новгородцам (с. 401–403).

Приближение войск Михаила Романова к Новгороду вызвало в городе известное «брожение», начались отъезды к москвичам. Чтобы предотвратить эти отъезды, шведы заставляли новгородцев составлять поручные записи. Замятин приводит ряд таких записей (с. 405–406).

Следует учесть, что в это же время в Новгород из Выборга прибыл ярый противник унии Яков Боборыкин, теперь партия сторонников Москвы значительно усилилась.

Замятин далее подробно рассматривает переговоры новгородцев с воеводами Михаила Романова и связи Новгорода и Москвы весной 1614 г. Исследователь верно отмечает, что эти связи до настоящего времени (конец 1930-х гг., когда была написана данная работа. — *Я.Р.*) еще не изучены, в русской литературе они остались без внимания (с. 408). Добавим, что этот вопрос оставался «белым пятном» и спустя почти 70 лет, вплоть до выхода в начале XXI в. монографий Е.И. Кобзаревой и А.А. Селина, которые не были знакомы с данной работой Замятина и не ссылались на нее⁹.

Эти связи начались с отправки из Новгорода к московским воеводам Ивана Филатова. Выясняя время отправки Ивана Филатова, Замятин пишет (с. 409) о прибытии в Новгород некоего «Муксоловила» (время приезда этого шведского командира хорошо известно по ряду источников). Замятин тогда не знал, что это за личность — «Муксоловил». Это Пьер Делапиль, который вернулся в Новгород после неудачного штурма Псково-Печерского монастыря (в источниках его называют Мусир Деланика, Ловила, Лавила, Лавин и др.). Позже, в ряде своих работ Замятин будет много писать о французе Пьере

⁸ Замятин Г.А. «К Российскому царствию пристоят». Борьба за освобождение русских городов, захваченных шведами, в 1613–1614 гг. / Сост. А.Н. Одинокоев, Я.Н. Рабинович; под ред. Г.М. Коваленко. Вел. Новгород, 2012. 212 с. С. 126–143.

⁹ Кобзарева Е.И. Шведская оккупация Новгорода в период Смуты XVII в. М., 2005; Селин А. А. Новгородское общество в эпоху Смуты. СПб., 2008.

Делавиле¹⁰, о похождениях которого в Смутное время в России к настоящему времени хорошо известно¹¹.

Замятин приводит подробный текст грамоты, отправленной в Москву новгородцами с Иваном Филатовым. В результате тщательного источниковедческого анализа этого документа историк пришел к выводу, что эта грамота составлялась и редактировалась под контролем Я. Делагарди. Отправка И. Филатова — это средство шведов завести сношения с Москвой (с. 409—411). Сам Я. Делагарди тоже стремился к миру с Москвой, но на приемлемых для Швеции условиях (учитывая ряд тяжелых неудач шведов в конце 1613-го — начале 1614 г.).

В отличие от В.А. Фигаровского¹² Замятин считает (с. 413), что в начале 1614 г. новгородцы еще не отказались от договора, заключенного со шведами 25 июля 1611 г. (то есть от шведского кандидата на Московский престол). Автору этих строк более близка точка зрения Фигаровского, чем Замятина в данном вопросе.

Замятин пытается доказать, что рассказ И. Филатова о том, что на собрании 25 января 1614 г. новгородцы «с шумом отказали» шведам («они готовы помереть, но крест шведскому королю не целовать, от Москвы, от царя Михаила Федоровича отлученными не быть») — этот рассказ записан московскими дьяками и несколько приукрашен (с. 412). В действительности, по мнению Замятина, новгородцы более тактично высказывали свое несогласие с унией (с. 400—401).

В ответ на посольство Ивана Филатова из Москвы в Новгород отправлен московский посол Андрей Хирин. Замятин скрупулезно разбирает наказ и память, данные А. Хирину (с. 413—416). В этих инструкциях даются подробные наставления, как Хирину действовать в том или ином случае. Замятин приходит к выводу, что весной 1614 г. «партия сторонников Москвы» в Новгороде растет; митрополит Исидор тоже тяготеет к этой партии. Но, судя по наказу и памяти Андрею Хирину, в Москве недоверчиво относятся к новгородцам; отправка А. Хирина — это как бы разведка. Москва проверяет, прежде чем принять какое-либо решение. А. Хирин должен был проведывать «всякими

¹⁰ *Замятин Г.А.* Борьба за Псков между Московским государством и Швецией в начале XVII в. // *Замятин Г.А.* Россия и Швеция в начале XVII в. Очерки политической и военной истории / Сост. Г.М. Коваленко. СПб., 2008. С. 243—402; *Замятин Г.А.* Борьба за Корелу между Московским государством и Швецией в конце XVI — начале XVII в. // Там же. С. 403—468; *Замятин Г.А.* «К Российскому царствию пристоят»... Вел. Новгород, 2012.

¹¹ О похождениях Пьера Делавиля см.: *Рабинович Я.Н.* Пьер Делавиль в России: 1610—1614 // Военно-исторические исследования в Поволжье: Сб. науч. тр. Саратов: Изд-во Военного ин-та ВВ МВД РФ, 2014. Вып. 10. С. 9—22.

¹² *Фигаровский В.А.* Отпор шведским интервентам в Новгороде // НИС. Вып. III—IV. Новгород, 1938. С. 71—72.

мерами» об обстановке в Новгороде. Миссия А. Хирина в Новгород, судя по награждению его после возвращения в Москву, была выполнена успешно.

Донесение А. Хирина о поездке в Новгород передано в отписке воевод Трубецкого и Мезецкого московскому правительству. Замятин скептически отнесся к сообщению А. Хирина, что ВСЕ новгородцы хотят служить Михаилу Романову. Исследователь считает, что эти сведения, полученные А. Хириным от Я. Боборыкина, не соответствуют действительности; часть новгородцев к тому времени еще не определилась с выбором (с. 417).

После возвращения А. Хирина в Москву московское правительство отправляет воеводам Трубецкому и Мезецкому статейный список (инструкцию), как им вести переговоры со шведами (с Я. Делагарди). В этой инструкции предусмотрено несколько случаев ведения переговоров с учетом того, как себя поведут шведы в том или ином случае. Замятин делает вывод (с. 420), что Москва тоже была согласна на переговоры со шведами, но с учетом выполнения последними нескольких предварительных условий (ведение переговоров с королем, а не с Делагарди, уход шведов из Новгорода до начала переговоров, а также обязательное упоминание царского титула Михаила Романова).

Замятин далее приводит сведения о переговорах московских воевод с новгородцами в июне 1614 г. возле Новгорода, о неудаче этих переговоров, о неизвестных ранее боях под Бронницами накануне решающего сражения 14 июля (с. 421–422). Следует отметить, что в исторической литературе до настоящего времени это противостояние москвичей и шведов на ближних подступах к Новгороду, события под Бронницами еще не изучены. Все ученые ограничиваются лишь общими фразами, цитируя Новый летописец¹³.

В конце данной главы (с. 422) Замятин характеризует ситуацию, сложившуюся в Новгороде после разгрома москвичей под Бронницами. Теперь рухнули надежды на мирные переговоры. Партия сторонников Москвы в самом Новгороде теперь не имела никаких перспектив, никаких надежд на возвращение к Москве. Зато у шведов вновь появилась надежда на унию Новгорода и Стокгольма. Густав Адольф вернулся к своим завоевательным планам.

Вторая глава посвящена положению Новгорода после поражения московского войска под Бронницами (с. 423–424). К тому времени в Новгородской

¹³ Новый летописец // Полное собрание русских летописей. СПб., 1910. Т. 14. С. 132 (гл. 342. О походе воевод под Новгород и отходе); Станиславский А. А. Гражданская война в России XVII в. Казачество на переломе истории. М., 1990. С. 116–118. Глава называется «Как боярин Трубецкой потерял свое войско». Здесь мы не найдем сведений о событиях под Новгородом, о переговорах со шведами, о боях под Бронницами и Новоселицами. У Замятина события под Новгородом весной — летом 1614 г. описаны более подробно, чем у Станиславского.

земле наблюдается экономический кризис, вызванный голодом, значительными поборами на содержание шведских войск, что привело к росту цен на продукты. Поэтому, изучая историю дальнейших попыток шведов принудить новгородцев к унии, следует учитывать как отсутствие поддержки со стороны москвичей, так и ухудшение экономического положения в Новгороде в связи с военными действиями.

Поражение москвичей под Бронницами подействовало на новгородцев удручающе. Когда 31 июля Я. Делагарди на соборе накануне своего отъезда из Новгорода снова предложил жителям подумать об унии, то новгородцы просили его отсрочить эту унию, но не дали еще твердого ответа. Замятин критикует В. А. Фигаровского, который считал, что новгородцы уже тогда решительно отказали шведам в заключении унии (с. 425).

Уезжая из Новгорода, Я. Делагарди взял с собой Я. Боборькина, тем самым ослабив партию сторонников Москвы. При этом Я. Делагарди согласился с новгородцами, дал им отсрочку, просил подумать и дать ответ «вскоре» его заместителю Монсу Моргенсону, который оставался в Новгороде.

В Ругодиге (Нарве) Я. Делагарди и король Густав Адольф хотели сделать Я. Боборькина своим агентом, «обработать его», чтобы затем с его помощью заставить новгородцев принять унию. Проводниками политики шведов должны были также стать участники переговоров в Выборге во главе с архимандритом Киприаном. Встреча Я. Делагарди с Киприаном произошла около 10 августа в остроге Заречье¹⁴. Замятин допускает здесь неточность (с. 426), говоря, что эта встреча произошла на несколько дней позже, по пути Я. Делагарди из Заречья в Копорье (но до 15–17 августа, когда Киприан вернулся в Новгород). Замятин пишет: «Так как Делагарди поехал из Заречья в Копорье 10 августа, то надо думать, что встреча произошла позднее» (с. 426).

Замятин выясняет тактические приемы шведов: удаление из Новгорода активных сторонников Москвы, а также использование шведами в своих целях новгородских послов, возвращавшихся из Выборга. По мнению Замятина, приехав в Новгород, Киприан и его товарищи (Томила Пристальцов и др.) стали агитировать за присягу шведскому королю (с. 426). По сравнению с попытками шведов в январе 1614 г. принудить новгородцев к унии, теперь это мероприятие приняло более широкий размах: присягу должны были принести не только «лучшие люди», но и все другие жители города (с. 427).

¹⁴ «...и я, государь, приехав в Заречье со князем Иваном Ивановичем, августа по 10 день дал Бог здоровы, да того же дни, государь, поехали в Копорье... А встретил, государь князь Иван Никитич, я в Заречье архимандрита Спаского с дворяны...». См.: Письмо графа Делагарди князю Ивану Одоевскому во время путешествия его из Новгорода в Ревель к королю Густаву Адольфу. 1614, 10 августа // ДАИ. Т. 2. № 19. С. 41.

Замятин пишет о том, как Монс Мортенсон устроил 22 августа собрание новгородцев. В ответ на предложение Мортенсона об унии новгородцы просили дать им время, чтобы посоветоваться с «земскими людьми». М. Мортенсон требовал, чтобы присягу принесли «всех чинов люди». В сложившейся ситуации новгородцы нашли единственно правильный выход: они попросили отсрочки (с. 427).

В том же августе 1614 г. пятиконецкие старосты (Докучай Слостницын и др.) провели опрос жителей Новгорода. Замятин сожалеет, что нет сведений о результатах этого опроса. При этом ученый вновь подверг критике мнение В.А. Фигаровского (с. 428), который объединил два события (августа 1614 г. и января 1615 г.), когда новгородцы дали ответ Эверту Горну. Фигаровский считал, что уже в августе 1614 г. после этого «своеобразного плебисцита» новгородцы дали резкий ответ королю, что готовы умереть, а креста не целовать. Для Фигаровского источником послужил рассказ архимандрита Киприана в Москве в феврале — марте 1615 г., но Киприан, говоря об отказе новгородцев присягнуть королю, имел в виду другие события — января 1615 г.

В действительности, как выяснил Замятин, в результате августовского опроса такого решительного отказа с готовностью помереть не было. Было только решено обратиться с челобитной к королю, чтобы шведы не принуждали их к унии. Новгородцы весьма тактично высказались против унии. Этот опрос был проведен в период 23—31 августа, а челобитная королю составлена 1 сентября. Замятин приводит подробное содержание этой челобитной (с. 428—429), разбирает 5 пунктов, по которым новгородцы высказались против унии. При этом новгородцы стремились сохранить в силе договор от 25 июля 1611 г. Рассматривая подписи под этой челобитной, Замятин пришел к выводу, что при отправлении данной челобитной немалую роль играли сторонники Карла Филиппа.

Здесь Замятин снова критикует Фигаровского, который считал, что челобитная была отправлена в Выборг (на самом деле — в Нарву). По мнению Фигаровского, ее повез сын новгородского воеводы Иван Иванович Одоевский, который в действительности к моменту составления челобитной находился далеко от Новгорода, в Нарве или в районе Гдова вместе с королем. Князь И.И. Одоевский, как выяснил Замятин, уехал из города месяцем раньше вместе с Я. Делагарди и Я. Боборыкиным (в начале августа), а челобитная составлена 1 сентября (с. 430).

Далее Замятин разбирает ответные грамоты короля Густава Адольфа новгородцам и митрополиту Исидору (с. 430), который перед этим жаловался на притеснения, чинимые шведами Русской православной церкви. Король указывал, что в тяжелом экономическом положении виновны сами новгородцы; пусть они терпят, пока москвичи не прекратят войну.

Низкопоклонничество новгородцев перед королем, как отметил Замятин, выраженное в сентябрьской челобитной (ни о каком активном сопротивлении и готовности умереть речи здесь идти не может), не дало положительных результатов (с. 431).

В октябре 1614 г. с прибытием Эверта Горна в Новгород наступает новая полоса в истории унии. Замятин подробно разбирает инструкцию, которую король дал Э. Горну, М. Мортенсону и Эсперу Круусу от 4 октября 1614 г. В этой инструкции по поводу переговоров о мире с Москвой главным пунктом было следующее: Москва должна уступить шведам на вечные времена всю Новгородскую землю. Причем на этих переговорах шведов с московскими послами должны присутствовать несколько знатных новгородцев, которые скажут москвичам, что Новгород уже заключил унию со Швецией, поэтому Москва не должна претендовать на возвращение Новгорода. По мысли короля, такое заключение унии должно стать дополнительным козырем шведов на переговорах. Поэтому задача Э. Горна — добиться от новгородцев этой присяги (с. 431–432).

Замятин подробно разбирает (с. 433), как выполнялось это двойное поручение короля: переговоры с Москвой о мире и заключение унии Новгорода со Швецией. Историк рассматривает содержание письма шведских комиссаров московским боярам, выясняет время составления данного письма и время доставки его в Москву. Одновременно он анализирует миссию московского посла в Новгород Даниила Шатилова (с. 434). Именно Д. Шатилов привез в Москву письмо шведов с предложением начать переговоры о мире (он был отправлен в Новгород с другими целями — решать вопрос об обмене пленными и разведать общую обстановку в Новгороде). Шведы в письме, отправленном с Д. Шатиловым, просили московских бояр указать время и место переговоров.

Замятин приходит к выводу, что шведы начали решать вопрос о мирных переговорах с Москвой еще до того, как Э. Горн стал призывать новгородцев заключить унию (с. 435). Далее историк подробно разбирает практические действия Э. Горна в Новгороде после своего приезда (с. 436–438). В связи с отсутствием достаточного количества войска Э. Горн вначале пытался вербовать знатных новгородцев, склонять их к унии. Замятин приводит текст письма Э. Горна королю и челобитную Я. Боборыкина царю Михаилу, из которых видно, что Э. Горна постигла неудача в этом вопросе. Знатные люди не поддерживали шведского военачальника. Митрополит Исидор и воевода И.Н. Одоевский, на которых пытался сделать ставку Э. Горн, потянулись к Москве. Таким образом, Э. Горн не получил поддержки у этих знатных новгородцев. Теперь даже бывшие сторонники Карла Филиппа бегут из Новгорода на московскую территорию. Это — показатель плохого состояния дел у шведов в Новгороде; теперь обстановка в городе изменилась для шведов в худшую сторону. Сам

Э. Горн это хорошо понимал. Он писал королю, что без применения силы будет трудно принудить жителей к унии. А войск для этих целей явно не хватало.

Предложение заключить унию Э. Горн сделал новгородцам не только устно, но и в письменном виде. Замятин обнаружил два экземпляра списка речей Горна, при этом историк поправляет редакторов 2-го тома ДАИ, которые неправильно датировали текст документа (25 января 1614 г.). Замятин доказал (с. 439), что данное событие произошло почти через год, 14 декабря 1614 г. Данную ошибку редакторов ДАИ впервые обнаружил еще В.А. Фигаровский¹⁵, хотя Замятин об этом не сообщает. Э. Горн упоминает о том, что московские люди стояли у Бронниц, а потом потерпели поражение и отступили, поэтому эти «письменные речи» написаны после событий 14 июля. Кроме того, Э. Горн в письме королю 12 декабря сообщал, что собирается на днях осуществить это мероприятие (предложение унии жителям Новгорода).

Замятин первым из исследователей подробно разбирает текст этого предложения Э. Горна (с. 440–442), говорит об угрозах со стороны шведского военачальника в случае отказа новгородцев. По словам Э. Горна, король имеет полное право навеки удержат за собой «Новгородское государство», так что для жителей будет лучше, если они заключат унию, иначе эта территория превратится в обычную область, завоеванную силой.

Ранее С.М. Соловьев, Д.И. Иловайский, а также В.А. Фигаровский говорили об этом предложении Горна только в общих чертах. Новгородцам предлагают унию, но не на время, а на века, заставляют порвать вековые узы с Москвой и другими русскими землями.

Замятин разбирает ответные действия новгородцев на основе изучения челобитной царю Якова Боборыкина (с. 443). Ответ новгородцев Э. Горну поручено было составить Я. Боборыкину и дьяку С. Лутохину. К тому времени (декабрь 1614 г.) Я. Боборыкин уже вернулся в Новгород и возглавил партию сторонников Москвы, которая теперь стала сильнее. Дьяк Семен Лутохин также перешел в лагерь сторонников Москвы. Этот ответ на предложение Э. Горна, как подчеркивал Замятин, новгородцы «дали вскоре». По мнению С.М. Соловьева и Д.И. Иловайского, жители тянули с ответом очень долго, целый год («Долго не отвечали на этот страшный запрос»). Замятин выяснил (с. 444), что этот ответ новгородцы дали не позднее 10 января 1615 г. Предложение Э. Горном унии и отказ новгородцев от нее — оба события произошли в течение одного месяца. Уже 11 января 1615 г. состоялся приговор об отправке посольства архимандрита Киприана в Москву, а это произошло после отказа новгородцев присягнуть королю.

¹⁵ Фигаровский В.А. Отпор шведским интервентам в Новгороде // НИС. Вып. III–IV. Новгород, 1938. С. 76.

Замятин пишет, как проходил опрос жителей уличанскими старостами, как затем итоги этого «референдума» были утверждены на соборе. Так было оформлено мнение основной массы новгородцев по вопросу об унии. Ответ новгородцев Э. Горну, как подчеркивал Замятин, «представляется документом первостепенной важности». Замятин подробно разбирает две редакции «этого, так сказать, всенародного ответа» (с. 445–450), особенно ту, которую он обнаружил в московском архиве (сейчас РГАДА). Это дело о посольстве новгородцев архимандрита Киприана и других в 1615 г. в Москву. Замятин подчеркивает, что «ни в одном другом документе мы не находим тех доводов новгородцев в пользу отказа, которые развиты в ответе Горну» (с. 449).

Угроза Эверта Горна не подействовала на новгородцев. Получив твердый отказ от унии, Э. Горн изменил тактику. Он вызвал к себе Я. Боборыкина и Киприана и сообщил им, что ждет от руководителей Новгорода (митрополита Исидора и воеводы Одоевского) просьбу о разрешении им сослаться с Москвой. Новгородцы должны отправить посольство в Москву для решения вопроса о заключении мира между Россией и Швецией, но инициатива должна исходить от новгородцев, а не от Горна. Если поступит такая просьба от новгородцев, то шведы согласятся удовлетворить ее и не станут чинить препятствия этому посольству. Так сказал Э. Горн, который к тому времени уже имел инструкцию короля о заключении мира с Москвой.

Посольству архимандрита Киприана в Москву Замятин посвятил следующий очерк, который, мы надеемся, будет опубликован в очередном сборнике НИС.

Отказ новгородцев от унии вызвал репрессии со стороны шведов. Замятин обратил внимание, путем сравнения записей приходно-расходных книг при сборе шведской контрибуции (записные книги), что эти «солдатские деньги» и «солдатский корм» шведы теперь стали собирать в повышенном размере (с. 451–452). Таким образом, отказ новгородцев от унии повлек за собой резкое увеличение поборов. Кроме того, пятиконецкими старостами теперь стали другие люди (возможно, что прежних старост, неугодных шведам, заменили на более лояльных).

В конце работы Замятин подводит итог попыткам шведов в 1614 г. заставить новгородцев заключить унию (с. 452–453). Эти три попытки (25 января, июль — август, 14 декабря 1614 г.) закончились провалом. Первый раз предложение было сделано верхушке новгородцев, затем шведы требовали присяги от всех жителей. В январе и летом шведы делали это предложение устно, а в декабре — письменно. Первый раз отказ новгородцев был напрямую связан с присутствием вблизи Новгорода московского войска. В августе, наоборот, на новгородцев оказали большое влияние разгром москвичей под Бронницами и

давление со стороны прибывших из Выборга сторонников унии. Поэтому теперь новгородцы НЕ отказали шведским военачальникам решительным образом, а обратились с челобитной к королю с просьбой не принуждать их к унии.

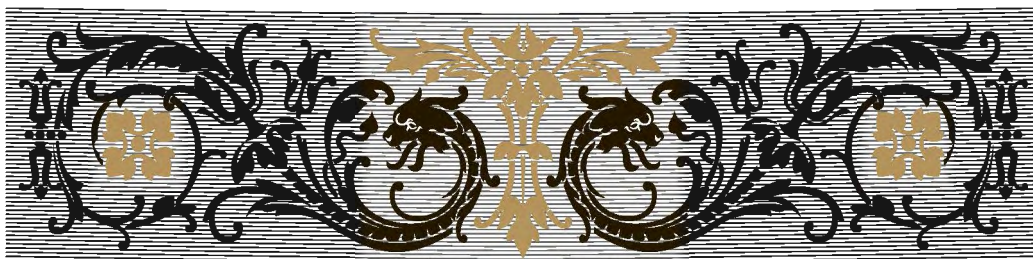
Наибольшую твердость, подлинное мужество и редкую сплоченность новгородцы проявили в декабре, когда они резко противопоставили шведским планам свое решение сохранить в силе договор от 25 июля 1611 г. — так считает Замятин. По его мнению, в отличие от Люблинской унии Польши и Литвы для унии Новгорода и Швеции не было налицо необходимых предпосылок. Связи Новгорода с Москвой были более крепкими, чем связи со Швецией, несмотря на то, что новгородцы издавна занимались торговлей со Скандинавскими странами.

Говоря о связях Новгорода с Москвой, Замятин особенно выделил экономическую составляющую (можно было бы добавить традиции, религию, общую историю, общий этнос, культуру, язык и др.). Замятин вскользь высказывает мысль, что продовольствие (зерно) в Новгород, где слабо было развито земледелие, издавна поступало из центральных регионов страны через Торжок. Конечно, можно было бы добавить, что с давних времен это было средство давления центра (великого князя Владимирского, а затем Московского) на Новгород. Но в случае неурожая «немцы» не оказывали помощи Новгороду (можно вспомнить страшный голод начала XVII в.). Надеяться на западных соседей Новгороду, не имеющему «собственных средств продовольствия», было опасно.

В конце работы Замятин, как и в других своих трудах, подчеркивает, что мнение С. Ф. Платонова, что еще в июле 1611 г. Новгород присоединился к Швеции, следует признать ошибочным. Попытки шведов осуществить унию встретили сопротивление широких масс населения, не желавшего отделяться от Московского государства.

Этот труд Г.А. Замятина, написанный более 75 лет назад, до сих пор не утратил своего научного значения. Его публикация в Новгородском историческом сборнике — дань памяти выдающемуся исследователю Смутного времени, Герману Андреевичу Замятину.





Б.Н. Морозов

РЕЦЕНЗИЯ НА КНИГУ:

Аксаковы: семейная энциклопедия /
Под ред. С.М. Каштанова; идея проекта: А.С. Кулешов,
О.Н. Наумов. М.: Политическая энциклопедия, 2015



тественная генеалогическая наука в последние десятилетия несомненно переживает процесс бурного развития, в настоящее время в него вовлечены многочисленные потомки представителей разных сословий различных регионов, как объединенные в различные историко-родословные общества, так и «независимые исследователи». Издаются различные генеалогические журналы и даже газеты, выпущено уже довольно значительное количество книг с родословиями и очерками истории различных родов. Вместе с тем работы данной тематики, созданные профессионалами — учеными-историками, специализирующимися в этой области, выходят не так часто и вызывают пристальный интерес. К таким работам относится и данный труд, посвященный роду Аксаковых, не только потому что он освещает многовековую историю одного из древнейших русских родов, но и из-за своей формы — исторической энциклопедии, позволившей авторам представить историю этой фамилии (вероятно, известной широкой публике в основном по семье литераторов и публицистов XIX в.) и судьбы ее представителей в широком контексте истории и культуры Древней Руси, Российской империи и трагических событий XX в.

В целом, форма подобных энциклопедий, связанных или с определенными выдающимися личностями, в которых приведены данные о их предках и родственниках, или с историческими событиями, включающих биографии участников, известна. Например, «Пушкинская» (М., 1999) и «Лермонтовская» (М., 1981, 1999) энциклопедии, «Отечественная война 1812 года» (М., 2004), «Россия в Первой мировой войне 1914–1918» (М., 1914) и другие. Создатели энциклопедии «Аксаковы» поставили перед собой большую задачу осветить историю рода и судьбы его отдельных представителей не только с помощью биографических сведений, помещенных в родословной росписи и в отдельных статьях, но с помощью серий развернутых статей по истории связанных с Аксаковыми регионов, городов и усадеб, государственных учреждений и общественных организаций, учебных заведений. Даны подробные исторические очерки о войнах, в которых принимали участие представители рода, и воинских частях, в которых они служили. Многочисленные справочные статьи посвящены воинским званиям, гражданским и придворным чинам, орденам, которые получали Аксаковы на военной и гражданской службе, а также отдельным должностям, которые они занимали («Воевода», «Губернатор», «Квартирмейстер», «Судебный пристав» и др.).

Таким образом, получился своеобразный просопографический справочник (можно проследить изменения в общем служебном положении рода в разные эпохи), значение которого далеко выходит за пределы «семейной энциклопедии», приобретает общеисторический характер. Причем информация в этих статьях во многих случаях (не только географическая) выходит за хронологические рамки истории Московской Руси и Российской империи (хотя основной объем ее посвящен именно этим периодам) — некоторые военные звания, которые получали Аксаковы до революции, их потомки получали и в советское время, также продолжали существовать учебные заведения (например, Московский университет), которые они оканчивали и в которых работали. Приведены сведения и о новых учреждениях XX в., в том числе малоизвестных (Министерство вкусовой промышленности СССР), некоторых советских орденах и медалях. Но очевидно, что этот список учреждений, наград и почетных званий, полученных Аксаковыми в XX — начале XXI в., исторических событий, в которых они участвовали в это время, неполон.

Много интересной информации содержит энциклопедия «Аксаковы» и в статьях, относящихся к области специальных исторических дисциплин и источниковедения. В первую очередь это касается собственно генеалогии, а также геральдики, которым посвящены обстоятельные очерки, осве-

щающие их зарождение и развитие за рубежом и в России. Представлены статьи, раскрывающие значение основных терминов этих дисциплин: «Род», «Поколенная роспись», «Родословные таблицы», «Герб» (даны изображения герба Аксаковы и в отдельных статьях — родственников им родов), «Печать» и «Печати Аксаковых» (приведены очень редкие для русской геральдики и сфрагистики печати представителей рода XVI—XVII вв.) и др. Отдельные статьи посвящены деятельности учреждений XVII — начала XX вв., занимавшихся утверждением дворянских родословий и гербов: «Палата родословных дел», «Герольдмейстерская контора», «Департамент герольдии», «Дворянское собрание», источникам, в них создававшимся: «Бархатная книга», «Родословные книги», «Общий гербовник дворянских родов Всероссийской империи», в которых отразились и родословия Аксаковых. В статье «Источники исторические» наряду с общетеоретическими положениями также приведены основные сведения об источниках, в том числе архивных, отражающих историю рода с древнейших времен (им посвящены и специальные статьи: «Киево-Печерский патерик», «Тысячная книга», «Писцовые книги», «Синодик»). Большое значение особого вида генеалогических и биографических источников показано в статье «Некрополь», в которой приведены сведения о 31 кладбище в России и за рубежом, на которых были захоронены 76 представителей рода Аксаковых начиная с XVI в. Статья сопровождается большим количеством фотографий надгробных памятников, в том числе в процессе их реставрации.

Аналитический характер носит большая статья «Историография Аксаковых», в которой О.Н. Наумов подводит итоги 150-летнего периода издания трудов по изучению Аксаковых как единого рода (было опубликовано 11 поколенных росписей!), его отдельных ветвей и наиболее выдающихся представителей. Кроме того, в энциклопедии представлены оригинальные биографические статьи о классиках русской генеалогии: кн. П.В. Долгорукове, Н.Ф. Иконникове, В.В. Руммеле, Л.М. Савелове, А.А. Сиверсе, В.И. Чернопятове, а также о современных исследователях, занимавшихся родословием Аксаковых.

Конечно, основную смысловую информацию в «семейной» (точнее родовой) энциклопедии должны нести статьи об отдельных представителях рода Аксаковых (XV — начало XXI вв.) и его прародителях (XI—XIV вв.). Они занимают 70 страниц (с. 17–86) — примерно 16% от общего объема всех статей. Также биографическая информация содержится и в Поколенной росписи Аксаковых (с. 457–477), имеющей самостоятельное справочное генеалогическое значение (наряду с общей Родословной таблицей — с. 478–479) и охватывающей 266 персон обоего пола (не считая их жен

и мужей). Казалось бы, это не такой большой объем для фундаментально-го справочника, посвященного одной фамилии, но, вероятно, для авторов данной энциклопедии, призванной не только представить историю рода, но и совместить ее с историей страны, такая пропорция в подаче информации представлялась оправданной. Здесь необходимо, наконец, сказать, что изданию данной энциклопедии предшествовали многочисленные труды авторов «идеи проекта» и основополагающих ее статей А.С. Кулешова и О.Н. Наумова. Они были обобщены в двух книгах: Кулешов А.С. «Аксаковы. История разбитых судеб» (М., 2009) и Кулешов А.С., Наумов О.Н. «Аксаковы. Поколенная роспись» (М., 2009). Материалы этих серьезных, во многом новаторских (использовавших новые «антропологические» методы в изучении истории) исследований в значительной части и легли в основу данной энциклопедии. Это естественно определяет ее высокий научный уровень, но сравнение всех трех изданий (очевидно, что полное представление о современном уровне изучения рода Аксаковых можно получить при обращении и к энциклопедии, и к указанным двум книгам) может вызвать некоторые вопросы и пожелания.

В энциклопедии отсутствует статья «Аксаковы», в которой могли бы быть приведены обобщающие сведения по месту фамилии в общем родословии древнейших русских боярских родов Протасьевичей—Вельяминовичей, служебному положению Аксаковых в разные века и современному состоянию рода. В какой-то мере эти сведения имеются в предисловии к энциклопедии — «Аксаковы: взгляд через столетия», написанном членом ее Редакционного совета В.В. Журавлевым, в энциклопедических статьях: «Образование Аксаковых», «Фамилия», «Род», «Ветвь рода» и др. Между тем эти обобщающие сведения, основанные на большой исследовательской работе, содержатся в главе I «XI—XIX века, происхождение и история рода Аксаковых» книги А.С. Кулешова «Аксаковы. История разбитых судеб» и в вводном очерке «Род Аксаковых в контексте истории русского дворянства» в книге А.С. Кулешова и О.Н. Наумова «Аксаковы. Поколенная роспись».

Возможно, более подробными могли бы быть статьи об однокоренных с Аксаковыми древних родах Вельяминовых и Воронцовых. В первой из них упомянуто о том, что одна из ветвей Вельяминовых с XVII в. стала именоваться Воронцовы-Вельяминовы и ее представители продолжали служить в XVIII—XIX вв. «преимущественно на военной службе». Но данный род, продолжающийся и в наше время, очевидно, заслуживал отдельной статьи, тем более что его представитель астроном Б.А. Воронцов-Вельяминов (о нем статья есть) один из немногих, кто занимался историей своего древнего рода (в том числе специально ростово-суздальскими и московскими

тысяцкими XII—XIV вв.) в советское время. Также более подробных комментариев требует вопрос о связи известного рода графов и князей Воронцовых с наиболее знатным из всех потомков тысяцкого Ивана Калиты Протасия Вельяминовича — боярским родом Воронцовых, пресекшимся в эпоху Ивана Грозного (казалось бы, доказанная в XIX в. версия о том, что титулованные Воронцовы приписались к вымершему боярскому роду, продолжает опровергаться в современных справочниках).

Несомненным достоинством энциклопедии «Аксаковы» является включение в нее статей, посвященных по возможности всем (по крайней мере до XX в.) родственным через браки родам (естественно, преимущественно дворянским), а в отдельных случаях и членам этих родов — мужьям представительниц рода Аксаковых. Это родственное окружение зачастую имело важное значение и в различных аспектах жизни Аксаковых (в том числе материальном), и для истории рода в целом.

Сложнее обстоит дело в отборе персонажей для отдельных статей, посвященных близким людям Аксаковых (не родственникам) — друзьям, соратникам, единомышленникам. Практически в энциклопедии отразился, кажется, только круг знакомства С.Т. Аксакова — статьи посвящены как очень известным людям: поэту и министру Г.Р. Державину, адмиралу и литератору А.С. Шишкову (Шишковы были также в родстве с Аксаковыми), так и менее известным в настоящее время деятелям: генералу А.А. Кавелину, таврическому губернатору А.И. Казначеву, министру финансов в период Великих реформ А.М. Княжевичу и его семье (соседям Аксаковых), директору московских императорских театров и литератору Ф.Ф. Кокошкину и др. Конечно, перегружать энциклопедию статьями о многочисленных известных людях первой половины XIX в. — близких знакомых С.Т. Аксакова (философе И.В. Кириевском, историке М.П. Погодине, актере М.С. Щепкине и др.) не было необходимости, но особую дружбу С.Т. Аксакова с Н.В. Гоголем (частым гостем аксаковского московского дома и подмосковного Абрамцева) стоило бы отметить (С.Т. Аксаков оставил о Гоголе воспоминания, с просьбой опубликовать их, когда «выведенных в ней лиц давно не будет на свете, когда цензура сделается свободною или вовсе упразднится, когда русское общество привыкнет к этой свободе» - впервые опубликовано в журнале «Русский архив», 1890, № 8).

Специальные статьи в энциклопедии посвящены ряду литературных произведений С.Т. Аксакова (начиная с классического «Аленького цветочка», не сходящего со сцен современных детских театров) и одному произведению его сына И.С. Аксакова («Бродяга» — очерк в стихах). Отмечены статьями многочисленные газеты и журналы, которые издавал и редакти-

ровал И.С. Аксаков («День», «Русская беседа», «Русь» и др.) и газета его брата К.С. Аксакова («Молва»).

В энциклопедии, как уже отмечалось выше, самостоятельную часть составляет раздел «Аксаковы: Поколенная роспись» — итог каждого генеалогического исследования (включает 266 номеров). Естественно, что она основана на книге 2009 г. А.С. Кулешова и О.Н. Наумова «Аксаковы. Поколенная роспись» (264 номера). Между нумерацией персон в книге и в энциклопедии есть разница с XXII поколения на 1 пункт (в предыдущем поколении добавлено одно лицо, ранее значившееся в книге 2009 г. в списке, не вошедших в роспись), а с XXVII поколения еще на 1 пункт (в предыдущем поколении также добавлено одно лицо) — это характерная особенность развития любого большого родословия. Биографические сведения о лицах, включенных в роспись сопровождаются ссылками на источники, в том числе в большинстве случаев за XVIII—XIX вв. на архивные, а за XX в. — и на информантов. В целом объем информации в поколенной росписи Аксаковых в энциклопедии несколько сокращен по сравнению с росписью в книге, но по 109 персонам биографические статьи были помещены в основном тексте энциклопедии, а в росписи оставлены только даты жизни и сделаны отсылки к данным статьям, в которых были аккумулированы все собранные авторами данные.

Вспомогательной по отношению к росписи является помещенная вслед за ней «Родословная таблица рода Аксаковых». Очевидно, по техническим причинам она представлена в предельно сжатом варианте, без дат жизни и без расположения всех лиц в одном поколении по одной горизонтали, что дало бы более наглядную картину развития рода. Возможно, издание такой таблицы в виде плаката явилось бы следующим этапом в изучении рода Аксаковых (хорошим примером такого издания, содержащего и текстовую информацию, является буклет-плакат «Род Голенищевых-Кутузовых» (427 персон, не считая жен и мужей), выпущенного Государственным историческим музеем в 1995 г.; неоднократно издавались большие таблицы предков и потомков А.С. Пушкина посвященным ему московским музеем).

Большое значение для любого генеалогического издания, а тем более для энциклопедии, имеют иллюстрации. Энциклопедию «Аксаковы» с полным основанием можно назвать богато иллюстрированной (хорошее качество всех иллюстраций определяет и мелованная бумага всего издания). В тексте статей и в поколенной росписи приведены многочисленные фотографии и живописные портреты членов рода Аксаковых, их родственников и знакомых, изображения связанных с ними городов, храмов, зданий

учебных заведений, усадеб, гербов, орденов, личных и других документов, рукописей и печатных изданий и многого другого.

Особую роль в энциклопедии играет последний раздел: «Аксаковы: семейный альбом». В него вошла 131 фотография конца XIX — начала XXI в. (в основном XX в., с самого его начала). Действительно, снимки были взяты из альбомов различных семей Аксаковых. Собранные вместе, они ярко отражают разные судьбы этих семей на протяжении трудного для нашей страны века. Индивидуальные и групповые фото показывают, как менялся человек и менялась эпоха — многие «малые альбомы» начинаются с детских и юношеских дореволюционных студийных фотографий с родителями и без, затем продолжают черными белыми любительскими фото 1920–30-х и 1940–50-х гг. (много групповых, как тогда было принято, видна разница в довоенной и послевоенной одежде и военной форме), первыми цветными фото 1960–80-х и, наконец, снимками нашего времени. В фотопортретах одного времени, даже если на них нет особых примет в интерьере, прослеживается разница в образах людей одной фамилии — Аксаковых, живущих за границей и на родине. В этом плане особый интерес заслуживает большая статья энциклопедии «Эмиграция Аксаковых», в свою очередь иллюстрированная рядом интересных документов, в том числе касающихся процесса возвращения композитора С.С. Аксакова из Аргентины в СССР в 1954 г.

Таким образом, энциклопедия «Аксаковы» в полной мере решает задачи, поставленные ее авторами еще в предшествующих трудах: на основе истории рода и составляющих его семей и отдельных личностей «отразить социокультурные, экономические, политические и иные процессы, происходившие в российском обществе на протяжении последних 500 лет» (Кулешиов А.С., Наумов О.Н. Аксаковы. Поколенная роспись. М., 2009. С. 3).





ПАМЯТКА АВТОРАМ

Уважаемые авторы!

Журнал является научным, по тематике — историческим.

В редакцию журнала предоставляются три документа в отдельных файлах:

1. Статья (публикация источника, рецензия).
2. Аннотация к статье (публикации источника, рецензии).
3. Сведения об авторе.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Редакция журнала принимает все материалы (текст статьи, аннотацию, сведения об авторе) только в электронном виде в редакторе Microsoft Word (с расширением «.doc» или «.rtf»), набранные шрифтом Times New Roman без автоматических переносов. В имени файлов обязательно указывается фамилия автора.

СТАТЬЯ

Объем статьи — от 1 до 2 авторских листов (40–80 тысяч знаков с учетом пробелов); кегль — 14, первая строка с отступом, межстрочный интервал полуторный. По согласованию с редакцией принимаются статьи и бóльшего объема. Обязательными компонентами статьи являются:

ФИО автора и заголовок статьи

О.А. Сухова

ГУБЕРНАТОРЫ ПОВОЛЖЬЯ И УРАЛА В НАЧАЛЕ XX В.

Ключевые слова (после статьи указываются 4–6 понятий, терминов, имен собственных, несущих в тексте основную смысловую нагрузку)

Ключевые слова: П.А. Столыпин, И.А. Блок, контроль за губернаторами, крестьянский террор

Сноски

Оформление сносок:

Сноски в статье следует проставлять постранично («внизу страницы»), их нумерация должна быть сквозной (например, с 1-й по 32-ю); шрифт (кегель) — 12.

Иванов И.И. История европейских стран. М., 2002. С. 14.

Иванов И.И. К вопросу о развитии европейских стран // Вопросы истории. 1999. № 2. С. 1–11.

Для иностранных изданий: *Johnson J.* The History of USA. London, 2002. P. 14.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Список использованной в статье литературы следует представить в конце статьи в романском алфавите.
2. Список литературы (References) в романском алфавите для международных баз данных, повторяет все источники литературы, независимо от того, имеются ли среди них иностранные. Если в сносках на русском есть ссылки на иностранные публикации, они полностью повторяются в списке, готовящемся в романском алфавите.

3. Транслитерируются фамилии авторов и русскоязычные названия источников. Переводятся названия статей, монографий, сборников статей, конференций.

Пример:

Кочукова Е.В., Павлова О.В., Рафтопуло Ю.Б. Система экспертных оценок в информационном обеспечении ученых // Информационное обеспечение науки. Новые технологии: Сб. науч. тр. М.: Научный Мир, 2009. С. 190–199.

Kochukova E.V., Pavlova O.V., Raftopulo Yu.B. The system of peer review in scientific information provision // *Information Support of Science. New Technologies: Collected papers* [Sistema ekspertnykh otsenok v informatsionnom obespechenii uchenykh. Informatsionnoe obespechenie nauki // *Novye tekhnologii: Sb. nauch. tr.*] Nauchnyi Mir, Moscow. P. 190–199.

4. Список литературы в латинице может готовиться с помощью систем транслитерации свободного доступа (<http://www.translit.ru>) и переводчика Google. Вручную делать транслитерацию не допускается в целях избежания ошибок.

АННОТАЦИЯ

Аннотация с указанием названия статьи и фамилии автора представляется в отдельном файле (.doc или .rtf).

1. Название файла: «Фамилия автора — Аннотация».
2. Объем: 1000–1500 знаков с пробелами.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

В отдельном файле (.doc или .rtf) должны содержаться:

1. Фамилия, имя, отчество автора (полностью).
2. Ученая степень, звание, должность и место работы (полное название учреждения, города, страны).
3. Контактная информация: адрес с почтовым индексом, телефоны/факсы (служебный, мобильный), e-mail.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

Публикация в журнале может сопровождаться иллюстрациями.

1. Иллюстрации и фотоснимки в электронном виде высылаются отдельными файлами: формат TIFF или JPG; размер не менее 2 Мб.
2. К иллюстрации необходима подпись с описанием события, объекта и датировкой. Также следует указать привязку иллюстраций к тексту статьи в отдельном документе (.doc или .rtf).
3. Редакция оставляет за собой право подбора или замены иллюстраций к статье.

Члены редколлегии в трехмесячный срок принимают решение о публикации присланного материала.

Материалы высылаются на электронный адрес:
historical.reporter@gmail.com

Материалы журнала включены в систему
Российского индекса научного цитирования.

Для заметок



В следующем томе «Исторического вестника» будут представлены работы отечественных и украинских историков, посвященные истории Украины и российско-украинским отношениям в XVII–XX вв.



ПРОЕКТ РУНИВЕРС

Свободный доступ к материалам по отечественной истории и культуре

Тысячи дореволюционных книг и журналов

Старинные атласы с уникальными картами
российских земель и городов

Все дореволюционные военные энциклопедии

Полное собрание законов Российской империи

Собрание архивных документов

Это и многое другое вы можете найти на сайте www.runivers.ru

Книжная серия «Наглядная хронология»

Планируется выпуск следующих изданий:

От Руси к России (X-XVI века)

Рождение Российского царства

Россия в эпоху Смуты

Россия при первых Романовых

Россия при Петре Великом

Россия в эпоху дворцовых переворотов

Россия при Екатерине Великой

Россия в первой половине XIX века

Россия во второй половине XIX века

Россия в XX веке