

КРЕМЛЬ-9

Газета Федеральной службы охраны Российской Федерации



ГЛАВНОМУ ГАРАЖУ РОССИИ 100 ЛЕТ



Столетний юбилей отмечает в этом году легендарный Гараж особого назначения. Вековая история ГОНа — это не только история главного гаража страны, его технического перевооружения и переоснащения. Это и политическая история России XX–XXI веков, ее государственных учреждений, проводимых мероприятий и даже личных судеб, а также автомобильных вкусов и предпочтений руководителей страны. В этом выпуске мы расскажем краткую историю Гаража особого назначения.

В период между Февральской и Октябрьской революциями Собственный Его Императорского Величества гараж,

утративший это гордое наименование, числился за Временным правительством. О переименовании не особенно задумывались, поэтому Гараж довольно долгое время так и назывался — «бывший Императорский гараж». Осенью 1917 года за ним все же было закреплено официальное название — Автомобильная база Временного правительства.

Круг лиц, которых должен был обслуживать бывший Императорский гараж, расширился до 40–50 человек: в него входили не только министры Временного правительства, включая самого А.Ф. Керенского, но и представители иностранных дипмиссий. Через четыре недели Временное правительство было низложено. Но еще в августе 1917 года на Автобазе Временного правительства

был сформирован выборный комитет рабочих и служащих автобазы. Руководил им А.Ф. Крулев, именно благодаря ему автобаза перешла под контроль Смольного. В апреле 1917 года Адольф Кергесс, как пишет в своих воспоминаниях Крулев, уехал на родину во Францию. А уже в ноябре Автомобильная база Временного правительства перешла в ведение Автомобильного отдела Военно-революционного комитета Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов. Гараж насчитывал десятки автомобилей различных марок: «Делоне-Бельвилль», «Роллс-Ройс», «Мерседес», «Форд», «Руссо-Балт», «Лесснер» и прочие.

Водителем В.И. Ленина стал бывший сотрудник Императорского гаража Степан Казимирович Гиль, проработавший



Автомобиль «Роллс-Ройс» в ожидании главы Временного правительства А. Ф. Керенского. Петроград, 1917 год

в своей новой должности вплоть до самой смерти вождя мирового пролетариата в 1924 году. Помимо него посменно работали еще шестеро — все как один высокие профессионалы, подготовленные еще Кегрессом. До 1918 года Ленин ездил без охраны, а стало быть, навыки телохранителей, привитые водителям еще в Императорской школе шоферов,годились. Один из них, Тарас Гороховик, управлявший роскошным «Делоне-Белльвилем» 45 в момент покушения на В.И. Ленина 1 (14) января 1918 года сумел увести машину от нападающих. Председатель Совнаркома не пострадал, а машина была так сильно повреждена, что не подлежала восстановлению, и ее пришлось списать.

Когда Военно-революционный комитет Петросовета прекратил свое существование, все автомобили были переданы на баланс автомобильного отдела Всероссийского центрального исполнительного комитета (ВЦИК), Автомобильной базы Совета народных комиссаров и Петроградского исполнительного комитета. В 1918 году столица была перенесена в Москву, правительственные автобазы расположились в Манеже, в Потешном корпусе в Кремле и в помещении бывших каретных мастерских по адресу: Каретный ряд, дом 4. Был также создан 1-й автобоевой отряд имени Свердлова при ВЦИК — шла Гражданская война. Но главной из всех этих автобаз была, конечно, та, что располагалась в Кремле и негласно именовалась «Гараж председателя Совнаркома», «Ленинский гараж» или даже «Особый гараж». Заведовал им С.К. Гиль. Машины этого гаража размещались во дворе корпуса № 8 по Дворцовой улице Кремля. Впоследствии



«Роллс-Ройс» 40/50HP с кузовом торпеда. Фотография 1924 года

лов, обслуживал Председателя Совнаркома, его заместителей, а также членов Политбюро и высших партийных деятелей. Штат Гаража и его укомплектованность постоянно росла: в 1925 году машин стало девять, а в 1928-м — уже 15, к которым добавились два мотоцикла. К 1932 году в Кремле остался только один гараж — ГОН. Располагался он на бывшей Дворцовой улице, переименованной к тому времени в Коммунистическую.

К началу 1930-х годов ГОН насчитывал 26 водителей при общем штате 45 человек. Личным шофером И.В. Сталина еще с 1918 года, когда он был наркомом по делам национальностей, и в течение тридцати с лишним лет был П.О. Удалов, совмещавший эту должность с руководством Гаражом.

И.В. Сталин, как и В.И. Ленин, чаще всего пользовался «Роллс-Ройсом». Еще в 1934 году, если судить по нарядам на подачу автомобиля главе государства, большинство выездов приходилось на «Роллс-Ройс». Однако постепенно наметилась новая тенденция в укомплектовании Гаража. Несмотря на то что во второй половине 1920-х годов ГОН продолжал приобретать новые «Роллс-Ройсы» и даже запчасти для «Делоне-Бельвиллей», обновление парка Гаража уже шло и за счет «Линкольнов», «Бьюиков» и «Фордов». Летом 1932 года Политбюро ЦК ВКП(б) приняло Протокол № 102, один из пунктов которого гласил: «При выписке из-за границы новых машин для пополнения Гаражей Союза ССР ограничиться машинами «Форд» 8-цилиндровыми и «Линкольн», ввиду близости в конструктивных частях этих машин и ввиду возможности в Сою-

зе ССР производства частей этих машин». А 1 октября 1933 года Политбюро ЦК ВКП(б) одобрило предложения Сталина и Ворошилова о прекращении поставок автомобилей «Роллс-Ройс» («...считать, что впредь машины «Роллс-Ройс» не следует импортировать»), а также покупке четырех «Кадиллаков» и открытых шестиместных «Паккардов» в количестве восьми штук. Постановлением выделялось 300 тысяч рублей на эти закупки.

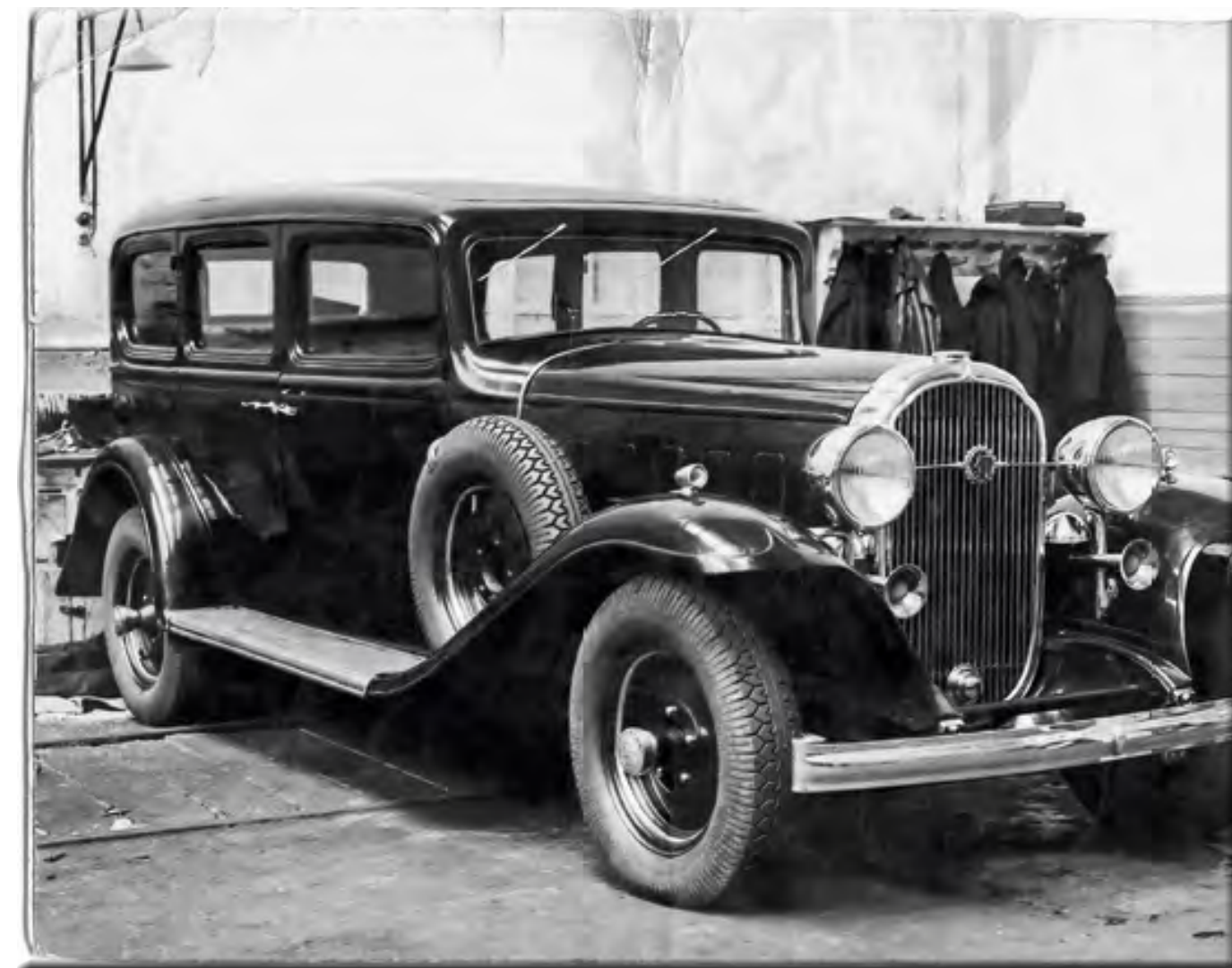
Еще в 1918 году И.В. Сталин ездил на закрепленном за ним, а точнее за возглавляемым им Наркоматом национальностей, автомобиле «Воксхолл». Возможно, его первоначальный интерес к иностранным машинам сформировался именно в то время.

На политике закупок Гаража особого назначения отражались не только личные пристрастия И.В. Сталина, а главным образом то, что ремонтпригодность американских автомобилей в советских условиях была повыше. Тяга к американским образцам отражала вектор технического (и не только технического) перевооружения Страны Советов в те годы в целом. «Американизация» пищевой промышленности в 1930-е годы, предпринятая профильным наркомом А.И. Микояном, кинематограф Григория Александрова, ориентировавшийся на голливудские образцы, да и, в конце концов, внедрение конвейерного производства, родиной которого считаются США, — все это указывало на то, что сомасштабным Советскому Союзу соперником И.В. Сталин еще тогда, задолго до появления в политическом лексиконе слова «сверхдержава», видел США. Забегая вперед, скажем, что история самостоятельного советского автомобилестроения, начало которому положено при Сталине, говорит о том, что за основу брались именно американские образцы: в 1929 году советское правительство приобрело у Ford Motor Company все технологии и оборудование для производства «Форд» Model A под маркой ГАЗ-А. Ну а что касается другой советской новинки, произведенной на ленинградском заводе «Красный путиловец», — автомобиля Л-1, то он был практически полной копией американского «Бьюика» 32-90.

Нельзя, конечно, сказать, что американские автомобили были во всем безупречны: известна автоавария, в которую попал «Кадиллак» Серго Орджоникидзе из-за дефекта рулевого управления. Случай послужил причиной появления особой докладной записки руководителя НКВД СССР Г.Г. Ягоды (ГОН проходил, понятное дело, по ведомству НКВД), в которой содержалась рекомендация прекратить использование всей партии «Кадиллаков» до устранения конструк-

тивных недостатков. Сталин наложил резолюцию: «По-моему, тов. Ягода прав». Так что наблюдались, как говорится, отдельные перегибы и в американской автомобильной промышленности, которая тем не менее продолжала оставаться основным поставщиком Кремля. Несмотря на то что в конце 1930-х годов по указанию И.В. Сталина был создан первый советский лимузин ЗИС-101, в ГОНе автомобиль для обслуживания первых лиц не использовался. В начале 1940 года был произведен и даже прошел первоначальные испытания бронированный ЗИС-101Э «Экстра» — таким было рабочее название экспериментальной модели.

В 1936–1937 годах ГОН закупил еще несколько «Паккардов» и «Фордов» V-8 с



Первый советский представительский автомобиль Л-1 («Ленинград-1»), собранный на заводе «Красный путиловец». 1933 год

приводом на все четыре колеса. Следует отметить, что ГОНу удалось восстановить верность принципу, заложенному еще при императоре Николае II: в 1930-е годы Гараж вновь представлял собой мощный автопарк, укомплектованный по последнему слову автомобильной техники.

В последние годы третьего десятилетия XX века массовых закупок не производилось: несколько обветшалый с первых лет существования молодого Советского государства парк был полностью обновлен; ГОН совершал лишь разовые, точечные закупки. К тому моменту ГОН — предприятие, обслуживающее в общей сложности 22 руководителя Коммунистической партии и Советского государства. В 1940 году ГОН вошел в состав отдельного автомобильного транспорта 1-го от-

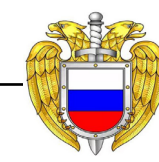
дела НКВД СССР. Подразделение ГОНа, обслуживающее лично И.В. Сталина, — особая автомобильно-гаражная группа, расположенная в Арсенале Московского Кремля, в помещении бывшего конного манежа. Этот так называемый Малый сталинский гараж действовал под руководством лейтенанта госбезопасности Н.И. Соловьева. Весной 1941 года все руководство Гаража и водители основных автомобилей были аттестованы и получили спецзвания сотрудников НКГБ СССР.

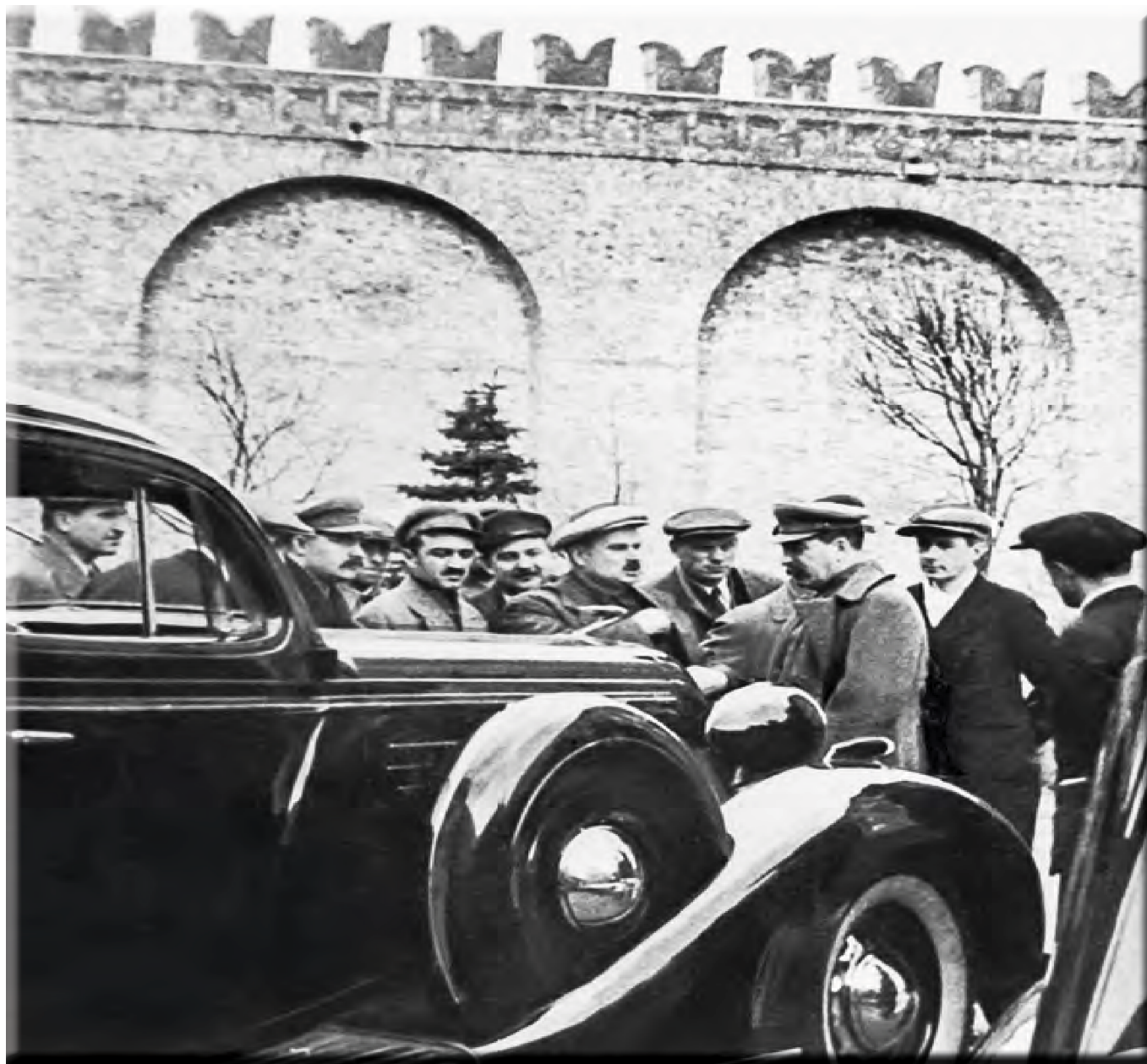
С началом войны сотрудники ГОНа стали выполнять свои обязанности фактически в боевой обстановке. Когда эвакуация советского правительства из Москвы обсуждалась всерьез, ГОН готовили к отбытию: на автомобилях закрасили все

хромированные детали, сняли радиоприемники, часть машин закамуфлировали. Ближе к зиме некоторые машины перекрасили в белый цвет. Даже вне контекста эвакуации подобные мероприятия имели смысл: автомобили ГОНа должны были стать максимально незаметными.

Список руководителей страны, которых обслуживал ГОН в первые годы войны, насчитывал 25 особо охраняемых лиц. Кроме Сталина в него входили Л.П. Берия, Л.М. Каганович, В.М. Молотов, Н.С. Хрущев, А.И. Микоян, Г.К. Жуков и другие.

Помимо рутинной, хоть и осложненной военными условиями работы по автотранспортному обслуживанию членов советского политического и армейского руководства, автомобили ГОНа за годы войны совершили более сотни поездок





Директор Завода им. И.В. Сталина И.А. Лихачёв представляет лимузин ЗИС-101 руководителям партии и правительства. Москва, Кремль, 1936 год

в прифронтовые районы. А всего специальных командировок, безопасность которых обеспечивали сотрудники ГОНа, было 285. Кроме того, ГОН осуществлял транспортное обслуживание Ялтинской, Тегеранской и Потсдамской конференций, а также обслуживал визиты в СССР 13 высоких иностранных гостей.

ЗИС-101Э тем временем так и не был построен: помешала война, вероломное нападение гитлеровцев на нашу страну, нарушившее всевозможные планы во всех областях жизни. Но при первой же возможности, уже в 1942 году, Государственный Комитет Обороны принял решение, что в Москве можно вернуться к автомобильному производству, не нарушая при этом темпов и объемов выпуска военной продукции. Тогда же начались работы по созданию правительственного лимузина ЗИС-110.

Машина была готова к концу войны и стала плодом совместных усилий автомобильного Завода имени И.В. Сталина и специалистов ГОНа. Конструкторской группе было передано указание сверху сделать автомобиль максимально приближенным к «Паккарду».

Однако близость к «Паккарду» стала именно близостью, но не тождественностью. Советский автомобиль вышел более длинным, приземистым и широким, чем американский, посадочные подножки были убраны за двери, запасное колесо

со разместили в специальном отсеке. В целом машина имела куда более современный вид, чем американский образец. Для ЗИС-110 была разработана также бронированная версия. Называлась она ЗИС-115 и предназначалась для Сталина. После нескольких доработок ЗИС-115 стал самым безопасным и неуязвимым правительственным лимузином того времени. Начиная с 1950 года Сталин использовал его в качестве основного автомобиля, правда, наряду с «Паккардом».

После войны произошла структурная реорганизация Гаража, причиной ее была, в свою очередь, реорганизация самого ведомства госбезопасности: народный комиссариат стал Министерством государственной безопасности. Гараж особого назначения проходил отныне по ведомству 2-го Управления охраны МГБ СССР, а Малый (сталинский) гараж — по ведомству 1-го управления охраны МГБ СССР. Между обоими управлениями царил атмосфера полного взаимопонимания и сотрудничества.

Изменения политической карты мира после Второй мировой войны повлекли за собой изменения в структуре ГОНа. Были выделены 30 транспортных единиц и создана особая группа (девять автомобилей) для обслуживания руководителей стран народной демократии в Восточной Европе. Еще восемь машин выделялись для обслуживания воен-

но-политического руководства страны в ранге Маршалов Советского Союза.

Менялись основные фонды: в 1948 году была произведена, например, масштабная замена автомобилей сопровождения — пришедшие в негодность и выработавшие амортизационные сроки машины были списаны, на смену им поставлены десять новых машин ЗИС-110.

В течение первых послевоенных лет ГОН обслуживал разнообразные правительственные мероприятия: от парада физкультурников на стадионе «Динамо» до празднования 70-летнего юбилея И.В. Сталина в Большом театре.

В 1952 году была произведена реорганизация органов госбезопасности. Главное управление охраны МГБ СССР было сокращено. Однако ГОНа эти изменения практически не коснулись. После смерти И.В. Сталина ГОН вошел в состав 9-го управления МВД СССР, а еще через год — в состав 9-го управления КГБ при Совете министров СССР. Тогда же начальником ГОНа стал И.М. Степанов, который проработал в этой должности до 1968 года.

50-е годы XX века — переломное время в истории ГОНа, оно озаменовано, если говорить современным языком, началом импортозамещения. Автомобили марки ЗИС все чаще фигурируют во всех мероприятиях ГОНа, становясь визитной карточкой не только Гаража, но и страны. Это ярко проявилось в 1954 году на Женевской конференции министров иностранных дел; туда прибыли несколько автомобилей ЗИС-110, обслуживавших советскую делегацию, которую возглавлял В.М. Молотов. Советские автомобили произвели настоящий фурор: машинами интересовались все — от коллег-шоферов из других стран до простых женецев.

В те же годы ГОН испытал на себе изменения стиля руководства страной. Никита Сергеевич Хрущев, уверенный, что ему нечего бояться в собственной стране, не только отменил практику использования бронированных автомобилей, но и вернулся к николаевской привычке поездок в автомобилях с открытым верхом. Скажем, поездки с инспекциями в колхозы Хрущев осуществлял на полноприводном фэнтоне ЗИС-110П. Колоссальное впечатление на Хрущева произвел также открытый «Крайслер» президента Д. Эйзенхауэра. Решив, видимо, уже тогда догнать и перегнать Америку, Н.С. Хрущев распорядился о создании аналога. И бывший Завод имени И.В. Сталина, ставший Заводом имени И.А. Лихачева, приступил к разработкам новой машины — ЗИЛ-111.

Автомобиль был изготовлен достаточно быстро, пройдя путь от опытных образцов до мелкосерийного производства за полгода. В 1958 году его проде-

монстрировали на выставке в Брюсселе. Это была первая советская машина с автоматической (двухступенчатой) коробкой передач и V-образным двигателем, если не считать множества иных новшеств и отличий, таких как пониженный клиренс, и в модификации ЗИЛ-111А, выпущенной в 1959 году, — кондиционер. Экстерьер и стилевые решения, конечно, не оставляли сомнений: именно на этом автомобиле Советская страна будет одерживать свои знаковые мирные победы над Америкой. Планировалось, что именно ЗИЛ-111 будет возить американского президента Д. Эйзенхауэра во время его официального визита в СССР.

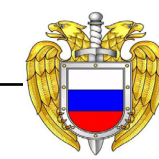
Следует отметить, что к тому времени встречи высших должностных лиц из-за рубежа проходили уже с новым размахом: в 1956 году был создан почетный эскорт, укомплектованный мотоциклистами. Именно он сопровождал лимузины высоких гостей. Впервые с таким эскортом встречали югославского руководителя Йосипа Броз Тито 1 июня 1956 года. Эскорт был не просто частью церемонии, но и защитным щитом: готовя мотоциклистов для почетного эскорта, им прививали специальные навыки.

Визит Эйзенхауэра не состоялся. Настоящий же триумф советского кабриолета случился 12 апреля 1961 года: на ЗИЛ-111В встречали космонавта Юрия Гагарина. Автомобиль первого космонавта сопровождал почетный эскорт мотоциклистов. С того времени встречи космонавтов стали доброй традицией.

Визит лидера кубинской революции Фиделя Кастро в СССР был уникален по продолжительности: начавшись



Лимузин ЗИС-115 и фэнтон ЗИС-110Б во время визита министра иностранных дел СССР В.М. Молотова в Женеву. 1954 год



Лимузин ЗИС-110 на фоне высотного здания Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова. 1954 год

в конце апреля 1963 года, он завершился в начале июня, заняв таким образом 38 дней. Естественно, ГОН обеспечивал и это мероприятие. География визита была обширна — от Северодвинска до Самарканда. Визит Ф. Кастро также сопровождался мотоциклетным эскортом.

Стоит отметить, что Н.С. Хрущев, как и И.В. Сталин, был большим поклонником американских машин. Еще в конце 1930-х годов на Украине он ездил на «Линкольне», после войны сменил его на «Кадилак», от которого избавился, лишь когда положение стало обязывать

ездить только на отечественных машинах. Но именно при Хрущеве в СССР был разработан и выпущен первый представительский автомобиль (также находившийся в распоряжении ГОНа), не имевший прямых зарубежных аналогов и не являющийся копией какой-либо американской или европейской модели. Автомобиль назывался «Чайка» (ГАЗ-13). Были какие-то стилистические переключки с «Паккарда-ми» разных моделей и другими иностранными машинами, но автомобиль, разработка которого завершилась к 1959 году, был все же самостоятельным произведением советских конструкторов и дизайнеров: в результате получился совершенно новый автомобиль со специально спроектированным для него двигателем V8. ГОН часто использовал «Чайки» для обслуживания иностранных делегаций. «Чайка» получилась красивой и представительной до такой степени, что дизайн ее стали сравнивать с дизайном правительственного ЗИЛ-111А, на котором передвигался Н.С. Хрущев. Он-то и выразил пожелание обновить автомобиль первого лица, мало чем отличавшийся от «Чайки». В результате рестайлинга получился ЗИЛ-111Г, руководитель государства остался доволен, но инженеры и дизайнеры Завода имени Лихачева усвоили раз и навсегда: не зевать, всегда быть на шаг впереди «газовцев».

Стоит отметить, что несмотря на успешное импортозамещение и семимильную поступь советского автомобилестроения, старавшегося не отставать от мирового хотя бы в части производства автомобилей для первых лиц,



Седан ЗИЛ-117 на набережной Мориса Тореза (ныне Софийская) в Москве. 1971 год

ГОН в конце 1950-х и в 1960-е годы оставался автопредприятием, в незначительной степени укомплектованным иностранными автомобилями. Скажем, из 21 модели, автомобилями которых был укомплектован ГОН, девять были иностранными. Машины уже больше не закупались за границей — их дарили правительства иностранных государств.

Смещение Н.С. Хрущева с поста Первого секретаря ЦК КПСС, приход к руководству страной Леонида Ильича Брежнева и восстановление прежнего наименования должности «Генеральный секретарь» не привели к существенным изменениям в работе ГОНа. В 1968 году работавший главным инженером Гаража Б.М. Клен стал начальником ГОНа. В те времена Л.И. Брежнев перемещался, в отличие от Н.С. Хрущева, на ЗИЛ-111Д. Эта модификация была плановой и со сменой руководства страны никак не связанной. Автомобиль имел кузов открытого типа кабриолет (советские люди много лет могли наблюдать его по телевизору во время трансляции военных парадов), и хотя КГБ СССР настаивал на бронированной версии, разработка которой под индексом ЗИЛ-116 даже была поставлена в план Завода имени Лихачева, машина с бронекapsулой так и не сошла с конвейера. А зря.

22 января 1969 года младший лейтенант воинской части Ленинградского военного округа В. Ильин в чужой милицеской форме встал возле Боровицких ворот Кремля якобы для поддержания порядка при торжественной встрече летчиков-космонавтов В.А. Шаталова, А.С. Елисеева, Е.В. Хрунова и Б.В. Воинова, впервые

осуществивших на орбите стыковку между кораблями «Союз-4» и «Союз-5». Когда кортеж подъезжал к Кремлю, Ильин 16 раз выстрелил из двух пистолетов по автомобилю ЗИЛ-111Г, будучи уверен, что в нем находится Л.И. Брежнев. В машине же были другие участники встречи — космонавты Г.Т. Береговой, А.Г. Николаев, В.В. Терешкова и А.А. Леонов. Был смертельно ранен водитель. Ильина впоследствии признали невменяемым и отправили в психиатрическую лечебницу. Но даже после этого случая руководство страны не вернулось к практике производства бронированных машин для первых лиц государства. И выпускавшийся к тому времени уже два года ЗИЛ-114, разработанный в 1967 году к 50-летию Октябрьской революции, бронекapsулы не получил.

ЗИЛ-114 был первым советским автомобилем с системой центрального замка дверей и откидным рулем. Можно с уверенностью сказать, что облик ЗИЛ-114 был уже максимально близок к тому, как выглядели автомобили первых лиц государства вплоть до самых последних дней существования СССР в 1991 году.

ЗИЛ-114 производился с 1967 по 1978 год. ГОН получал стабильно 20–22 автомобиля семейства ЗИЛ ежегодно, включая микроавтобусы «Юность». С появлением новой модели ЗИЛ-117 параметры этого малосерийного выпуска сохранились, оставаясь неизменными до 1991 года. Для сравнения: автомобилей ЗИС-110 с конца 1940-х по конец 1950-х годов выпустили больше 2000 штук.

ЗИЛ-117 стоял на ступеньку ниже по иерархической лестнице по отношению к ЗИЛ-114. Новая машина предназна-

лась для езды в колонне сопровождения основных машин, а также для кандидатов в члены Политбюро. 117-й имел столь же строгие и гармоничные формы, как и 114-й. Но колесная база его была короче, а сам автомобиль — более маневренным и скоростным. Поговаривали, что Л.И. Брежнев любил управлять этой машиной, и ее создали, идя навстречу его личному желанию: в неформальной обстановке генсек с удовольствием садился на водительское место.

Автомобили марки ЗИЛ оставались официальными машинами советского руководства, несмотря на любовь Л.И. Брежнева к иномаркам и солидный автопарк, насчитывавший около пятидесяти единиц. ЗИЛ-115 (он же ЗИЛ-4104) поступил в ГОН в 1976 году. Это была улучшенная версия ЗИЛ-114, такая же длиннобазная машина, но с новым интерьером и более мощным двигателем. Это был последний автомобиль, которым пользовался Л.И. Брежнев.

1970–1980-е — это годы внутренней перестройки ГОНа, вызванной новыми требованиями к водителям и всему персоналу в целом. Шоферов старой школы к тому времени практически не осталось, и если первые руководители Советского государства, включая И.В. Сталина, первое время могли спокойно в прямом смысле этого слова выезжать на николаевских (а точнее, кегрессовских) кадрах, то потом дело решало преемственность поколений шоферов. Но во второй половине XX века постепенно поменялось все: сами автомобили, их скорость, дорожное движение, порядок проезда должностных лиц, требования к безопасности, правила протокола и прочее, не говоря уж о новых вызовах и угрозах. И если в 1930-е годы, как это однажды и случилось, автомобиль, в котором ехал И.В. Сталин, мог столкнуться с крестьянской телегой, повредить дверь и фару и продолжить движение, а вождь к тому же впоследствии распорядился никого не наказывать, то в 1970-е последствия любого столкновения были бы кардинально иными. Встал вопрос о профессиональной переподготовке водителей ГОНа с целью сделать поездки на автомобилях Гаража в высшей степени безопасными.

Этот принцип, по сей день являющийся одним из главных девизов ГОНа, был сформулирован еще в 1968 году Б.М. Кленом предельно просто: «Автомобиль Гаража особого назначения не должен быть участником дорожно-транспортного происшествия».

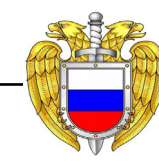
1970-е годы стали временем претворения этих слов в жизнь. Водители ГОНа на практике отрабатывали сложные, подчас экстраординарные ситуации, учились быстро и точно маневрировать в ограни-

ченном пространстве, а также контраварийному вождению. ГОН проводил внутренние соревнования по экстремальному вождению, целью которых наряду со спортивной подготовкой был отбор лучших, наиболее способных водителей с самой высокой быстротой реакции и наиболее вариативным тактическим мышлением. Такой водитель должен в любых дорожных и погодных условиях чувствовать дорогу и автомобиль, уметь спрогнозировать любую дорожную ситуацию, думать и за себя, и за других участников движения, принимать молниеносные и единственно верные решения. Результат этих мероприятий не замедлил сказаться: еще тогда была выстроена эффективная учебно-методическая база, которая заложила основы профессиональной подготовки водителей ГОНа, успешно использующейся и в наши дни в современной России. Курсы профессиональной подготовки водителей были официально открыты в 9-м управлении КГБ СССР в мае 1981 года.

ЗИЛ-4104 выпускался по 1984 год, при этом в декабре 1983-го был начат выпуск модернизированного ЗИЛ-41045, который отличался от предшественника измененными внешними формами, фарами, подфарниками и задними фонарями. В начале 1980-х годов было возрождено производство автомобилей с бронекapsулами. Первым из них стал ЗИЛ-4105 (бронированная версия ЗИЛ-4104), его собирались сдать ко дню рождения Л.И. Брежнева 19 декабря 1982 года, но в связи с его смертью отложили. Автомобиль выпускали также в модификациях ЗИЛ-41051 и ЗИЛ-41052. Бронекapsула на всех трех машинах использовалась одна и та же, отличия сводились к внешней отделке и «оптике».



Президент России Б.Н. Ельцин возле автомобиля «Мерседес-Бенц» S 600 «Пульман Гард» (VV140)

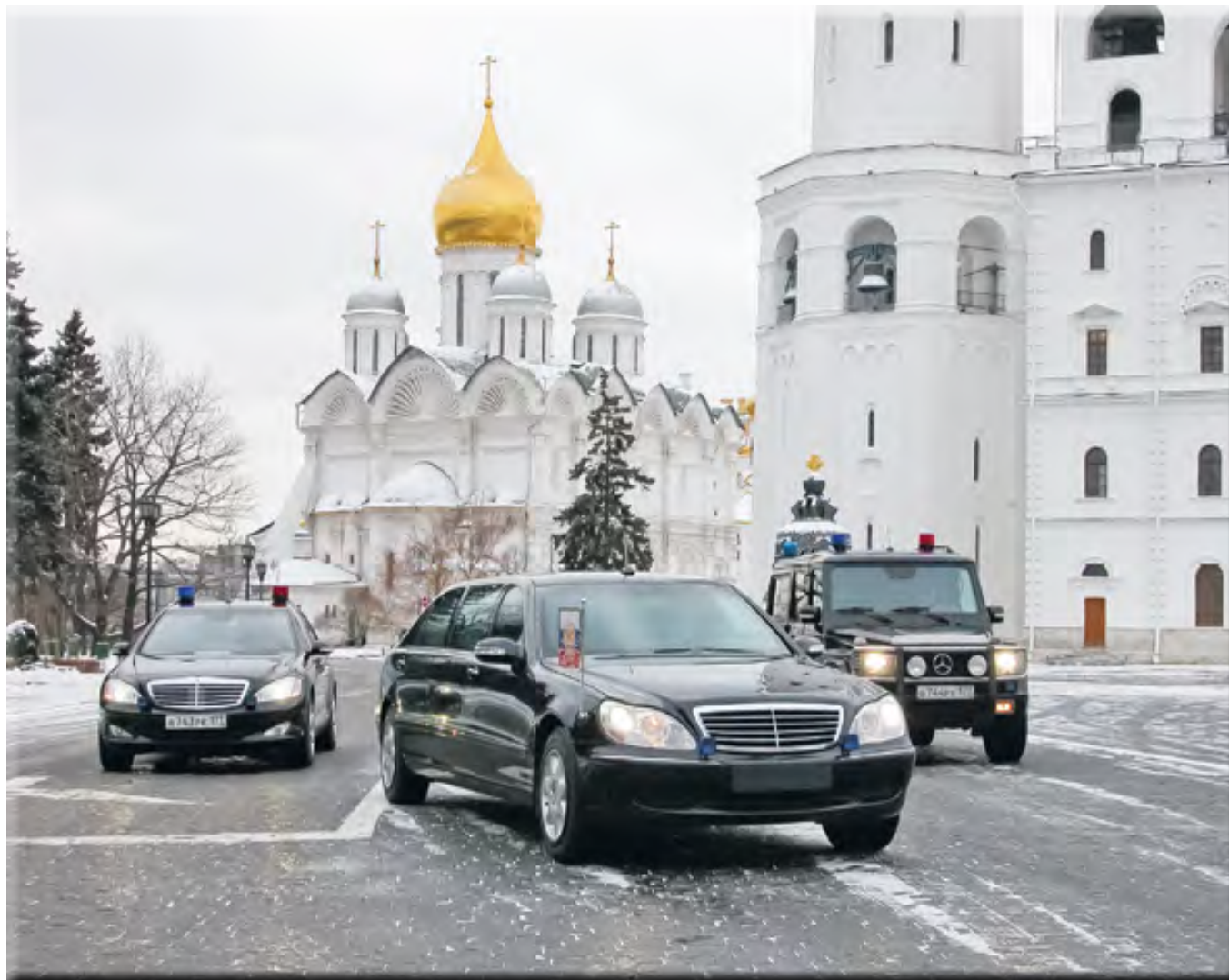
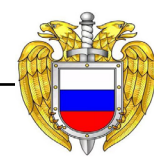


Лимузин ЗИЛ-41047 в сопровождении Почётного эскорта

В 1985 году с очередной сменой руководства страны возник и лимузин новой модели. Им стал ЗИЛ-41047, отличавшийся от предшественника такими новшествами: был установлен полноценный климат-контроль, двоянные фары стали прямоугольными, исчезли поворотные форточки передних дверей, иное стилистическое решение получила решетка радиатора. Таким был автомобиль для М.С. Горбачева — нового Генерального секретаря ЦК КПСС. Но изменения,

случившиеся не с машиной, а со страшной, чем дальше, тем меньше можно было назвать косметическими. Наступившая эпоха серьезного обновления курса, нового политического мышления, решительного ускорения и перестройки всех сфер жизни советского общества спустя шесть лет привела к исчезновению СССР с политической карты мира. ЗИЛ-41052 был самым защищенным правительственным лимузином: даже топливный бак его не мог загореться или взорваться. Со степенью защиты страны дело обстояло значительно хуже.

В наступившую после распада СССР постсоветскую эпоху было образовано Главное управление охраны Российской Федерации, а в нем — транспортная служба. ГОН стал частью этой службы, а если точнее — 8-го отдела Главного управления охраны. Первые годы после развала СССР были для ГОНа непростыми, как и для всей страны. Текучка кадров, нехватка запчастей, перебои с поставкой техники. Новый начальник ГОНа М.Л. Попков по мере возможностей боролся за Гараж в изменившихся политических и социально-экономических условиях. Попытки модернизировать советские ЗИЛы в сотрудничестве с немецкими автотюнинг-ателье не принесли ожидаемых результатов, и было решено попросту отказаться от ЗИЛов ввиду слишком высокой стоимости производства. ГОН сделал выбор в пользу немецкой автотехники марки «Мерседес». И если автомобилем ру-



«Мерседес-Бенц» S500 «Пульман Гард» VV 220 и автомобили сопровождения

ководителя РСФСР Б.Н. Ельцина был еще ЗИЛ, то автомобилем Президента России Б.Н. Ельцина стал уже «Мерседес».

Первоначально для Б.Н. Ельцина были изготовлены два бронированных «Мерседес-Бенц» S 500 (V140). Они были синими, с 8-цилиндровым двигателем V8. Бронирование было не заводским, его осуществляло то самое ателье, которое ранее пыталось бронировать автомобили ЗИЛ. Впоследствии лимузины «Мерседес» поставлялись уже с заводским бронированием.

В 1994 году начальником ГОНа стал В.А. Макаров. В 1995 году Москва принимала делегации 55 стран мира, включая глав государств. Сотрудники ГОНа участвовали в деле беспрецедентной важности и сложности: транспортном обслуживании и обеспечении безопасности крупнейшего международного мероприятия — празднования в Москве 50-летия Победы в Великой Отечественной войне. Специалисты ГОНа справились с задачей самым лучшим образом.

В следующем, 1996 году ГОН ждало очередное административное реформирование: 8-й отдел Государственного управления охраны преобразовали в Транспортное управление Федеральной службы охраны Российской Федерации, и ГОН с тех пор и поныне числится по этому ведомству.

Все эти годы росло мастерство водителей ГОНа, продолжалась заложенная еще при Л.И. Брежневе практика постоянных тренировок и стажировок с целью отработки специальных навыков и умений. Среди них, например, соревнования по скоростному маневрированию в зимних условиях на сколь-

зкой дороге на штатных автомобилях.

7 мая 2000 года Президентом России стал Владимир Владимирович Путин. В течение своего первого президентского срока он пользовался «Мерседес-Бенц» S 600 «Пульман Гард» (VV140). Росло количество поездок и мероприятий в стране и за рубежом, в которых президент принимал участие. ГОН осуществлял транспортное обслуживание всех значимых событий. Скажем, в торжествах, посвященных 300-летию Санкт-Петербурга в 2003 году, для обслуживания 44 делегаций было привлечено более 120 автомобилей ГОНа.

После избрания В.В. Путина на вто-

рой срок в 2004 году руководителю страны потребовался новый автомобиль, и «Мерседес-Бенц» S 600 «Пульман Гард» (VV140) уступил место «Мерседес-Бенц» S 600 «Пульман Гард» (VV220).

В 2005 году ГОН принял участие в транспортном обслуживании мероприятий, посвященных 60-летию Победы в Великой Отечественной войне, а в августе того же года — в праздновании 1000-летия Казани. В июле 2006 года — новая задача: саммит Группы восьми в Санкт-Петербурге.

Д.А. Медведев, ставший президентом в 2008 году, использовал «Мерседес-Бенц» S 600 (V221). Машина имела удлиненный на 115 сантиметров кузов, который изготовила компания Carat Duchatelet (Centigon).

Автопарк ГОНа обслуживал десятки зарубежных визитов, охранных мероприятий и торжественных событий. Требования к профессиональной подготовке персонала постоянно росли. В 2006–2008 годах был построен Автодром ФСО России. Он открыл новую страницу в истории ГОНа, став многофункциональным полигоном для постоянных тренировок и повышения мастерства водителей главного гаража страны.

Среди знаковых мероприятий, к обеспечению которых были привлечены специалисты и автомобили ГОНа, можно назвать международные саммиты Россия — ЕС в Хабаровске, Нижнем Новгороде и Ростове-на-Дону, саммиты ШОС и БРИКС в Екатеринбурге, Уфе и Санкт-Петербурге, форум «Каспийский диалог» в Астрахани, Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ), проводящийся ежегод-



Прибытие В.В. Путина на автомобиле «Аурус Сенат Лимузин» на торжественную церемонию вступления в должность Президента России. 7 мая 2018 года

но, празднования юбилеев Победы и постоянное обслуживание иностранных делегаций, а также зарубежных поездок руководителей России. Всего мероприятий и поездок, в которых принимают участие автомобили и специалисты ГОНа, за год набирается более трехсот.

География командировок ГОНа за последние годы: более 150 российских городов, более 80 стран ближнего и дальнего зарубежья. С 2013 года институтом НАМИ велась разработка нового отечественного автомобиля представительского класса. Начало этим работам было положено после того, как президент В.В. Путин одобрил идею возврата к практике производства отечественных автомобилей для перевозки и сопровождения первых лиц государства, а также других лиц, подлежащих государственной охране. Разработка велась в рамках проекта «Кортеж». Объем инвестиций в проект составил 12,5 млрд рублей.

Проект начался с конкурса на стилевое решение, который завершился в конце июня 2013 года. Принято считать, что в каком-то смысле прототипом президентского «Ауруса» стал послевоенный ЗИС-110. «Аурус» впервые был продемонстрирован главе государства в 2017 году. Автомобиль понравился, и в торжественной церемонии вступления в должность Президента Российской Федерации в 2018 году уже участвовал «Аурус Сенат Лимузин» — именно в нем В.В. Путин проследовал в Большой Кремлевский дворец. Первая зарубежная поездка на этой машине состоялась в Хельсинки в рамках саммита Россия — США 16 июля 2018 года. В параде, посвященном 74-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне, участвовали два автомобиля «Аурус».

В настоящее время все правительственные автомобили «Аурус» находятся в ведении Гаража особого назначения, история службы которого насчитывает уже сто лет.

Последние годы история ГОНа, в течение многих десятилетий бывшая тайной за семью печатями, становится достоянием широкой общественности, причем не только в пересказах, публикациях в СМИ и книгах: сами автомобили охраняемых лиц можно увидеть воочию, они экспонируются на выставках, превращены в музейные экспонаты. Все это говорит о том, что история ГОНа есть часть истории страны, предстающая перед нами в непривычном ранее срезе, сквозь новую впервые наведенную оптику.

Музей Гаража особого назначения на ВДНХ



К столетнему юбилею приурочено открытие многофункционального комплекса — Музея ГОНа на Выставке достижений народного хозяйства (ВДНХ, павильоны № 53 и 54), который станет не только главным хранителем истории легендарного подразделения, но и центром изучения и популяризации достижений отечественной автомобильной промышленности.

В павильоне № 53 основу постоянной экспозиции составит уникальная коллекция автомобилей ГОНа. Наряду с моделями из гаража последнего российского императора и автомашин, обслуживавших руководителей Советского государства и современной России, в коллекцию войдут машины сопровождения и мотоциклы Почетного эскорта.

На выставке можно будет ознакомиться с историей органов государственной охраны России — завеса секретности и суевого романтизма впервые будет приоткрыта для широкой публики. Редчайшие экспонаты, научные исследования и архивные материалы расскажут о становлении, развитии и укреплении Федеральной службы охраны Российской Федерации.

История ГОНа, будет рассказана при помощи мультимедийных технологий в интерактивном пространстве. На экранах вновь пройдут зарубежные визиты первых лиц, а воспоминания шоферов Кремлевского гаража позволят узнать о неизвестных ранее эпизодах деятельности подразделения в разные периоды истории нашей страны. Широкое освещение получают материалы, связанные с работой сотрудников ГОНа в годы Великой Отечественной войны, в славную эпоху космических первопроходцев, в

трагические для страны 1990-е годы.

Центральное место в экспозиции займут модели новейшей представительской марки «Аурус», созданные научными сотрудниками и специалистами ФГУП «НАМИ» при непосредственном участии Гаража особого назначения.

В стенах музейно-выставочного комплекса будут проходить тематические выставки и презентации, реализовываться научно-образовательные и культурно-просветительские проекты. Промышленный дизайн и робототехника, механика и машиностроительные технологии, проектирование и основы конструирования.

В павильоне № 54 Музей представит автомобильные тренажеры и интерактивные экспонаты. Здесь можно будет изучать технические характеристики автомобилей и повышать знания в области безопасности дорожного движения. Для детей школьного возраста будут проходить мастер-классы и лекции по истории, инженерным дисциплинам и автомобильному дизайну. Современное оборудование позволит молодежи закреплять полученные знания на практике.

Приятным сюрпризом для посетителей станут блюда из меню «Спецбюфета», приготовленные по уникальным рецептам кремлевской Особой кухни. Уникальные фотографии и редчайшая видеохроника, архивные документы и телевизионные фильмы, специализированные издания и коллекционные экспонаты — все это будет представлено в Музее ГОНа на ВДНХ, который, несомненно, оставит в сердцах благодарных посетителей самые незабываемые впечатления!

Подготовлено отделом по связям с прессой и общественностью ФСО России