



АВТОМОБИЛИ МАРКИ ROLLS-ROYCE В СОВЕТСКОЙ РОССИИ 1917-1932 гг. (К 100-ЛЕТИЮ СОЗДАНИЯ ГАРАЖА ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ 1921-2021 Г.Г.)

Товарищи! Вы видали Ройльса?
Ройльса, который с ветром сросся?
А когда стоит - кит!

Владимир Маяковский
(из стихотворения "Венера Милосская и
Вячеслав Полонский", 1927 г.)



Рис. 1 Автомобиль Rolls-Royce № 3 Зам. Председателя Совета министров и министра финансов Н.В. Некрасова (шасси №2283)

Практически сразу с момента своего основания в 1904 году фирма Rolls-Royce прочно заняла свое место в нише автомобилей высшего класса. Естественно, в связи с особой престижностью, продукцию этой марки приобретали самые знаменитые и богатые люди своего времени. Среди них было и немало граждан динамично развивавшейся в начале XX века Российской империи, включая последнего Российского императора Николая Второго. К сожалению, на территории России до наших дней не сохранилось ни одного автомобиля марки "Роллс-Ройс", приобретенного в царские времена. Однако до нас дошло несколько машин этой фирмы, поставленных уже в Советскую Россию после Октябрьской революции 1917 года.

Предшественником Гаража особого назначения (ГОН) был

№	Марка	Шасси	Владелец
1.	Роллс-Ройс	3	М.А. Гусев
2.	Роллс-Ройс	4	М.А. Гусев
3.	Роллс-Ройс	5	М.А. Гусев
4.	Роллс-Ройс	6	М.А. Гусев
5.	Роллс-Ройс	7	М.А. Гусев
6.	Роллс-Ройс	8	М.А. Гусев
7.	Роллс-Ройс	9	М.А. Гусев
8.	Роллс-Ройс	10	М.А. Гусев
9.	Роллс-Ройс	11	М.А. Гусев
10.	Роллс-Ройс	12	М.А. Гусев
11.	Роллс-Ройс	13	М.А. Гусев
12.	Роллс-Ройс	14	М.А. Гусев
13.	Роллс-Ройс	15	М.А. Гусев
14.	Роллс-Ройс	16	М.А. Гусев
15.	Роллс-Ройс	17	М.А. Гусев
16.	Роллс-Ройс	18	М.А. Гусев
17.	Роллс-Ройс	19	М.А. Гусев
18.	Роллс-Ройс	20	М.А. Гусев
19.	Роллс-Ройс	21	М.А. Гусев
20.	Роллс-Ройс	22	М.А. Гусев
21.	Роллс-Ройс	23	М.А. Гусев
22.	Роллс-Ройс	24	М.А. Гусев
23.	Роллс-Ройс	25	М.А. Гусев
24.	Роллс-Ройс	26	М.А. Гусев
25.	Роллс-Ройс	27	М.А. Гусев
26.	Роллс-Ройс	28	М.А. Гусев
27.	Роллс-Ройс	29	М.А. Гусев
28.	Роллс-Ройс	30	М.А. Гусев
29.	Роллс-Ройс	31	М.А. Гусев
30.	Роллс-Ройс	32	М.А. Гусев
31.	Роллс-Ройс	33	М.А. Гусев
32.	Роллс-Ройс	34	М.А. Гусев
33.	Роллс-Ройс	35	М.А. Гусев
34.	Роллс-Ройс	36	М.А. Гусев
35.	Роллс-Ройс	37	М.А. Гусев
36.	Роллс-Ройс	38	М.А. Гусев
37.	Роллс-Ройс	39	М.А. Гусев
38.	Роллс-Ройс	40	М.А. Гусев
39.	Роллс-Ройс	41	М.А. Гусев
40.	Роллс-Ройс	42	М.А. Гусев
41.	Роллс-Ройс	43	М.А. Гусев
42.	Роллс-Ройс	44	М.А. Гусев
43.	Роллс-Ройс	45	М.А. Гусев
44.	Роллс-Ройс	46	М.А. Гусев
45.	Роллс-Ройс	47	М.А. Гусев
46.	Роллс-Ройс	48	М.А. Гусев
47.	Роллс-Ройс	49	М.А. Гусев
48.	Роллс-Ройс	50	М.А. Гусев
49.	Роллс-Ройс	51	М.А. Гусев
50.	Роллс-Ройс	52	М.А. Гусев
51.	Роллс-Ройс	53	М.А. Гусев
52.	Роллс-Ройс	54	М.А. Гусев
53.	Роллс-Ройс	55	М.А. Гусев
54.	Роллс-Ройс	56	М.А. Гусев
55.	Роллс-Ройс	57	М.А. Гусев
56.	Роллс-Ройс	58	М.А. Гусев
57.	Роллс-Ройс	59	М.А. Гусев
58.	Роллс-Ройс	60	М.А. Гусев
59.	Роллс-Ройс	61	М.А. Гусев
60.	Роллс-Ройс	62	М.А. Гусев
61.	Роллс-Ройс	63	М.А. Гусев
62.	Роллс-Ройс	64	М.А. Гусев
63.	Роллс-Ройс	65	М.А. Гусев
64.	Роллс-Ройс	66	М.А. Гусев
65.	Роллс-Ройс	67	М.А. Гусев
66.	Роллс-Ройс	68	М.А. Гусев
67.	Роллс-Ройс	69	М.А. Гусев
68.	Роллс-Ройс	70	М.А. Гусев
69.	Роллс-Ройс	71	М.А. Гусев
70.	Роллс-Ройс	72	М.А. Гусев
71.	Роллс-Ройс	73	М.А. Гусев
72.	Роллс-Ройс	74	М.А. Гусев
73.	Роллс-Ройс	75	М.А. Гусев
74.	Роллс-Ройс	76	М.А. Гусев
75.	Роллс-Ройс	77	М.А. Гусев
76.	Роллс-Ройс	78	М.А. Гусев
77.	Роллс-Ройс	79	М.А. Гусев
78.	Роллс-Ройс	80	М.А. Гусев
79.	Роллс-Ройс	81	М.А. Гусев
80.	Роллс-Ройс	82	М.А. Гусев
81.	Роллс-Ройс	83	М.А. Гусев
82.	Роллс-Ройс	84	М.А. Гусев
83.	Роллс-Ройс	85	М.А. Гусев
84.	Роллс-Ройс	86	М.А. Гусев
85.	Роллс-Ройс	87	М.А. Гусев
86.	Роллс-Ройс	88	М.А. Гусев
87.	Роллс-Ройс	89	М.А. Гусев
88.	Роллс-Ройс	90	М.А. Гусев
89.	Роллс-Ройс	91	М.А. Гусев
90.	Роллс-Ройс	92	М.А. Гусев
91.	Роллс-Ройс	93	М.А. Гусев
92.	Роллс-Ройс	94	М.А. Гусев
93.	Роллс-Ройс	95	М.А. Гусев
94.	Роллс-Ройс	96	М.А. Гусев
95.	Роллс-Ройс	97	М.А. Гусев
96.	Роллс-Ройс	98	М.А. Гусев
97.	Роллс-Ройс	99	М.А. Гусев
98.	Роллс-Ройс	100	М.А. Гусев

Рис. 2 Список автомобилей автобазы СНК от 7 сентября 1918 года

Максим Олегович Карташев, старший научный сотрудник
Политехнического музея

сов Н.В. Некрасова (рис. 1), а номер 4 (шасси 40RB) - Председателя Совета министров, военного и морского министра А.Ф. Керенского [2, с.83]. После Октябрьской революции оба этих автомобиля перешли под контроль большевистского правительства и использовались уже советскими вождями. Известно, что автомобиль с номером 3 в дальнейшем обслуживал сначала председателя Реввоенсовета Л.Д. Троцкого, а затем председателя Совета народных комиссаров В.И. Ленина [2, с.118] (рис. 2). Автомобилем с регистрационным номером 4 после Октябрьской революции сначала пользовался первый нарком просвещения РСФСР - А.В. Луначарский, а позднее все тот же Л.Д. Троцкий в связи передачей его автомобиля с номером 3 в пользование В.И. Ленину [2, с.125] (рис.3).

Процесс подчинения бывшей Автобазы Временного правительства Советской власти, в лице Автомобильного отдела Военно-революционного комитета, завершился к ноябрю 1917 года. В декабре 1917 года, в связи с прекращением деятельности Петроградского военно-революционного комитета, материальная часть и сотрудники автомобильного отдела были переданы в Автомобильный отдел ВЦИК, Автомобильную базу СНК и Петроградский Исполнительный комитет. В начале 1918 года в связи с переездом правительства из Петрограда в Москву, было сформировано новое воинское подразделение - 1-й Автобазовый отряд при ВЦИК. Также в Москву перевели и Гараж Автомобильного отдела ВЦИК, который разместился в Манеже, и Автобазу СНК, занимающую помещение по адресу ул. Каретный ряд, д.4. Что касается упомянутого выше Автобазового отряда, то он получил прописку в Московском Кремле на Дворцовой улице, дом 9. В составе автобазы СНК обособленно функционировал Гараж Председателя Совнаркома (или "Гараж В.И. Ленина"), также располагавшийся в Московском Кремле на улице Дворцовая, дом 8. [3, с.17]. Как было сказано ранее, костяк нового правительственного автомобильного парка составляли машины из бывшего царского гаража.

Но в распоряжении нового российского руководства имелся и ряд изъятых большевиками на нужды революции автомобилей, принадлежавших в прошлом различным состоятельным российским гражданам. Значительное число автомобилей Rolls-Royce было заказано непосредственно на фирме или куплено на вторичном рынке в Европе. Интересно, что при этом ряд автомобилей бывших российских владельцев также был повторно ввезен в Россию из-за рубежа уже после их продажи прежними хозяевами. Например, таким автомобилем являлся Rolls-Royce (шасси 32EB), принадлежавший ранее известному предпринимателю Андрею Андреевичу Понизовкину. Этот автомобиль попал в кадр на фотографии парка автомобилей автобазы СНК в Кремле в 1920 году (рис. 4). Также в советском правительственном гараже оказал-

№	Марка	Шасси	Владелец
1/	Роллс-Ройс	3	М.А. Гусев
2/	Роллс-Ройс	4	М.А. Гусев
3/	Роллс-Ройс	5	М.А. Гусев
4/	Роллс-Ройс	6	М.А. Гусев
5/	Роллс-Ройс	7	М.А. Гусев
6/	Роллс-Ройс	8	М.А. Гусев
7/	Роллс-Ройс	9	М.А. Гусев
8/	Роллс-Ройс	10	М.А. Гусев
9/	Роллс-Ройс	11	М.А. Гусев
10/	Роллс-Ройс	12	М.А. Гусев
11/	Роллс-Ройс	13	М.А. Гусев
12/	Роллс-Ройс	14	М.А. Гусев
13/	Роллс-Ройс	15	М.А. Гусев
14/	Роллс-Ройс	16	М.А. Гусев
15/	Роллс-Ройс	17	М.А. Гусев
16/	Роллс-Ройс	18	М.А. Гусев
17/	Роллс-Ройс	19	М.А. Гусев
18/	Роллс-Ройс	20	М.А. Гусев
19/	Роллс-Ройс	21	М.А. Гусев
20/	Роллс-Ройс	22	М.А. Гусев
21/	Роллс-Ройс	23	М.А. Гусев
22/	Роллс-Ройс	24	М.А. Гусев
23/	Роллс-Ройс	25	М.А. Гусев
24/	Роллс-Ройс	26	М.А. Гусев
25/	Роллс-Ройс	27	М.А. Гусев
26/	Роллс-Ройс	28	М.А. Гусев
27/	Роллс-Ройс	29	М.А. Гусев
28/	Роллс-Ройс	30	М.А. Гусев
29/	Роллс-Ройс	31	М.А. Гусев
30/	Роллс-Ройс	32	М.А. Гусев
31/	Роллс-Ройс	33	М.А. Гусев
32/	Роллс-Ройс	34	М.А. Гусев
33/	Роллс-Ройс	35	М.А. Гусев
34/	Роллс-Ройс	36	М.А. Гусев
35/	Роллс-Ройс	37	М.А. Гусев
36/	Роллс-Ройс	38	М.А. Гусев
37/	Роллс-Ройс	39	М.А. Гусев
38/	Роллс-Ройс	40	М.А. Гусев
39/	Роллс-Ройс	41	М.А. Гусев
40/	Роллс-Ройс	42	М.А. Гусев
41/	Роллс-Ройс	43	М.А. Гусев
42/	Роллс-Ройс	44	М.А. Гусев
43/	Роллс-Ройс	45	М.А. Гусев
44/	Роллс-Ройс	46	М.А. Гусев
45/	Роллс-Ройс	47	М.А. Гусев
46/	Роллс-Ройс	48	М.А. Гусев
47/	Роллс-Ройс	49	М.А. Гусев
48/	Роллс-Ройс	50	М.А. Гусев
49/	Роллс-Ройс	51	М.А. Гусев
50/	Роллс-Ройс	52	М.А. Гусев
51/	Роллс-Ройс	53	М.А. Гусев
52/	Роллс-Ройс	54	М.А. Гусев
53/	Роллс-Ройс	55	М.А. Гусев
54/	Роллс-Ройс	56	М.А. Гусев
55/	Роллс-Ройс	57	М.А. Гусев
56/	Роллс-Ройс	58	М.А. Гусев
57/	Роллс-Ройс	59	М.А. Гусев
58/	Роллс-Ройс	60	М.А. Гусев
59/	Роллс-Ройс	61	М.А. Гусев
60/	Роллс-Ройс	62	М.А. Гусев
61/	Роллс-Ройс	63	М.А. Гусев
62/	Роллс-Ройс	64	М.А. Гусев
63/	Роллс-Ройс	65	М.А. Гусев
64/	Роллс-Ройс	66	М.А. Гусев
65/	Роллс-Ройс	67	М.А. Гусев
66/	Роллс-Ройс	68	М.А. Гусев
67/	Роллс-Ройс	69	М.А. Гусев
68/	Роллс-Ройс	70	М.А. Гусев
69/	Роллс-Ройс	71	М.А. Гусев
70/	Роллс-Ройс	72	М.А. Гусев
71/	Роллс-Ройс	73	М.А. Гусев
72/	Роллс-Ройс	74	М.А. Гусев
73/	Роллс-Ройс	75	М.А. Гусев
74/	Роллс-Ройс	76	М.А. Гусев
75/	Роллс-Ройс	77	М.А. Гусев
76/	Роллс-Ройс	78	М.А. Гусев
77/	Роллс-Ройс	79	М.А. Гусев
78/	Роллс-Ройс	80	М.А. Гусев
79/	Роллс-Ройс	81	М.А. Гусев
80/	Роллс-Ройс	82	М.А. Гусев
81/	Роллс-Ройс	83	М.А. Гусев
82/	Роллс-Ройс	84	М.А. Гусев
83/	Роллс-Ройс	85	М.А. Гусев
84/	Роллс-Ройс	86	М.А. Гусев
85/	Роллс-Ройс	87	М.А. Гусев
86/	Роллс-Ройс	88	М.А. Гусев
87/	Роллс-Ройс	89	М.А. Гусев
88/	Роллс-Ройс	90	М.А. Гусев
89/	Роллс-Ройс	91	М.А. Гусев
90/	Роллс-Ройс	92	М.А. Гусев
91/	Роллс-Ройс	93	М.А. Гусев
92/	Роллс-Ройс	94	М.А. Гусев
93/	Роллс-Ройс	95	М.А. Гусев
94/	Роллс-Ройс	96	М.А. Гусев
95/	Роллс-Ройс	97	М.А. Гусев
96/	Роллс-Ройс	98	М.А. Гусев
97/	Роллс-Ройс	99	М.А. Гусев
98/	Роллс-Ройс	100	М.А. Гусев

Рис. 3 Список автомобилей 1-го Автобазового отряда ВЦИК от 01 июня 1919 года



Рис. 4 Автомобили 1-го Автобоевого отряда ВЦИК в Московском Кремле, 1920 г. Первый слева автомобиль Rolls-Royce. Шасси номер 32ЕВ (Фото: ГАРФ)

ся приобретенный на вторичном рынке за границей автомобиль Людвига Нобеля (шасси 39GB) и машина Георга (Геворга) Александровича Манташева, младшего сына Александра Ованесовича Манташева - знаменитого российского предпринимателя и нефтяного магната начала XX века, (шасси 25NA), реквизируемая советской властью. Несколько автомобилей бывших богатых российских владельцев были запечатлены на фотографиях в советское время с новыми хозяевами страны в качестве пассажиров. Так, на известном снимке 1925 года, сделанном на курорте Мацеста, в автомобиле Rolls-Royce на заднем сидении можно увидеть командарма Семена Михайловича Буденного в компании с другим, не менее известным красным командиром - Яном Фрицевичем Фабрициусом [9]. Ранее данный автомобиль принадлежал также одному из членов семьи Понизовкиных - Владимиру Андреевичу Понизовкину. В этом случае автомобиль никогда не покидал территории России (рис. 5).

Зачастую судьбы дореволюционных владельцев автомобилей

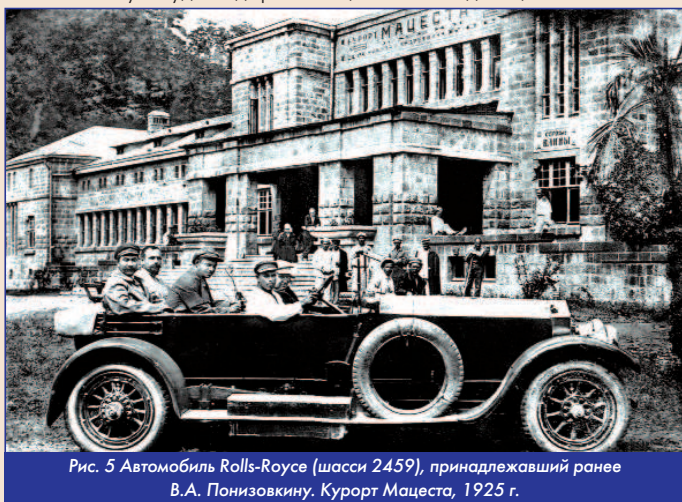


Рис. 5 Автомобиль Rolls-Royce (шасси 2459), принадлежавший ранее В.А. Понизовкину. Курорт Мацеста, 1925 г.

причудливым образом переплетались с судьбами новых большевистских вождей. Согласно одной из версий, после покушения на В.И. Ленина 30 августа 1918 года, лидер революции был в срочном порядке доставлен в Кремль на спортивном автомобиле Rolls-Royce (шасси № 2429) ранее принадлежавшем великому князю Михаилу Александровичу - родному брату последнего российского императора Николая Второго (рис. 6). Именно благодаря скоростным качествам бывшего великокняжеского "Роллс-Ройса" жизнь В.И. Ленина удалось спасти [3, с. 18]. Интересно, что согласно альтернативной версии, раненого Владимира Ильича привезли в Кремль на другой машине из правительственного гаража: Renault CG40CV. Если верным является первый вариант с автомобилем Rolls-Royce, то вероятнее всего путаница возникла в результате того, что при проведении следственного эксперимента на месте преступления, использовалась именно французская машина [2, с. 117].

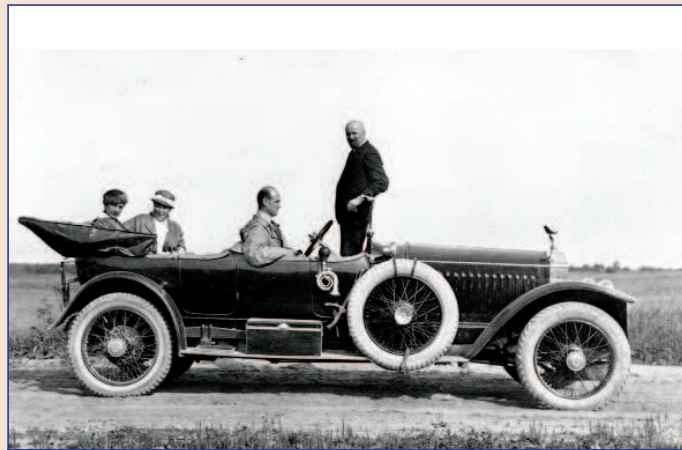


Рис. 6 Автомобиль Rolls-Royce (шасси 2429) великого князя Михаила Александровича. (Фото из архива National Motor Museum, г. Бьюли, Великобритания)

С развитием Советского государства постепенно совершенствовалась и организация автотранспортного хозяйства руководства страны.

Приказом № 13 по Управлению делами СНК РСФСР от 31 декабря 1920 года Ленинский гараж был выделен в самостоятельное подразделение, подведомственное Управделами Совнаркома. Согласно приказу особый гараж выходил из подчинения Автобазы СНК с 1 января 1921 года. Эта дата считается днем основания Гаража особого назначения (ГОНа) [3, с. 19].

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 [3, с. 22].

Автомобили активно эксплуатировались членами правительства и вскоре встал вопрос о необходимости приобретения для государственных нужд новых автомобилей за рубежом. Выбор пал на прекрасно зарекомендовавшие своей надежностью машины знаменитой марки Rolls-Royce.

Закупками автомобилей в Великобритании занималась созданная 11 июля 1920 года Советской Россией в Лондоне организация АРКОС (ARCOS)*.

В период с 1922 по 1925 год для нужд советских организаций в общей сложности закупили 73 автомобиля Rolls-Royce [5, с. 92]. Причем по сведениям, полученным из клуба любителей марки Rolls-Royce - "The 20-Ghost Club", возможно, что в их число помимо модели 40/50HP (Silver Ghost), входило 3 автомобиля менее мощной модификации 20HP, которую иногда любя называли "The Baby Rolls-Royce". Еще 12 таких машин с одинаковыми кузовами от ателье Windovers поставили в СССР в 1926 году. Непосредственно в распоряжение Гаража особого назначения поступило всего 12 автомашин типа 40/50HP [5, с. 92]. При этом часть из них заказывалась непосредственно на фирме-производителе, а часть приобреталась на вторичном рынке.

С 1926 по 1932 годы было приобретено еще 10 автомобилей марки Rolls-Royce типа Phantom I (или New Phantom) и Phantom II с кузовами, изготовленными в британских ателье: Windovers, Park Ward и Mann, Egerton [5, с.94].

***ARCOS (All Russian Cooperative Society Limited, с 1922 года - Arcos Ltd.).** Данная компания выступала как представитель советских хозяйственных органов, осуществляя весь импорт и большую часть экспортных операций. Она имела отделения в нескольких странах. 12 мая 1927 года британские власти провели обыски по подозрению в шпионаже в офисе АРКОС и в Советском торговом офисе в Лондоне. Затем последовал разрыв дипломатических отношений между Великобританией и Советским Союзом. Работа АРКОС была приостановлена. В 1929 году, после восстановления дипломатических отношений, деятельность компании АРКОС возобновилась, но в меньшей степени.



Рис. 7 Автомобиль Rolls-Royce И.В. Сталина (шасси № 16X) в Московском Кремле.
(Фото: журнал "За рулем", 1960 г., № 4)

Интересное наблюдение в свое время сделал, посетивший СССР чешский писатель Адольф Гофмейстер. В своем письме известной авто- и мотогонщице Элишке Юнковой он сообщал следующее: "Я еще никогда не видел такого скопления "Роллс-Ройсов", которое наблюдал однажды вечером на набережной Москва-реки. Я так и не понял, почему именно "Роллс-Ройсы" нашли путь к сердцу Внешторга и попали в СССР..." [2, с. 144].

В отличие от В.И. Ленина, отдававшего предпочтение автомобилям марки Rolls-Royce (особенно в конце жизни), новый хозяин страны - И.В. Сталин больше любил американские автомобили. Но на заре своего правления он также часто использовал автомобили знаменитой британской фирмы. Как правило в объективы фотоаппаратов попадал сталинский Rolls-Royce 1920 года выпуска с открытым кузовом Open Tourer от кузовного ателье Mann, Egerton (номер шасси 16X). Некоторое время данным автомобилем пользовался также В.И. Ленин. Фото этой машины, в частности, было опубликовано в журнале "За рулем" № 4 за 1960 год (рис. 7). Часто данный автомобиль ошибочно принимают за дошедший до нас ленинский Rolls-Royce (номер шасси 17KG). Возможно, это связано с тем, что, ориентируясь именно на его снимки, проводили реставрационные работы с "Роллс-Ройсом" В.И. Ленина на ЗИЛе в 1959 году.

От сталинской эпохи до нас дошло лишь небольшое количество фотографий, запечатлевших вождя в автомобиле Rolls-Royce. Наиболее известными являются снимки, сделанные во время отпуска И.В. Сталина при посещении им Сталинградского тракторного завода и конефермы под Сальском, а также охоты в Сальских степях в компании с К.Е. Ворошиловым и С.М. Буденным в августе 1933 года. В той поездке было задействовано сразу три автомобиля Rolls-Royce из Гаража особого назначения [2, с. 138]. Как видно из сохранившихся фотографий, сам И.В. Сталин ехал на машине Rolls-Royce Phantom II с кузовом от ателье Mann, Egerton. На фото различим и регистрационный номер машины в

ГОН: Г-12-11 [10]. Номер шасси данной машины 90RF или 92RF (рис. 8).

Интересен случай, произошедший с И.В. Сталиным 26 июля 1930 года во время его отдыха в Сочи. В этот день он вместе с женой, а также с С.М. Буденным и комиссаром для особых поручений Юсисом собрались посетить Красную Поляну. При выезде из дома отдыха "Пузановка" в 10 часов 35 минут правительственный Rolls-Royce столкнулся с автомобилем, принадлежащим дому отдыха "Красный шторм". При аварии Сталину раскололо левую бровь, но уже на следующий день он чувствовал себя хорошо. При этом другие участники ДТП не пострадали. Как ни странно, Сталин в тот раз приказал никому об этом факте не сообщать и водителей не наказывать [2, с. 139].

Распоряжение же о прекращении закупки автомобилей Rolls-Royce в сталинском СССР вышло в 1933 году. Информацию об этом можно увидеть в секретной шифровке от 19 сентября 1933 года [1, Л.9] (рис. 9). Обращаю особое внимание читателей на написание названия фирмы Rolls-Royce в шифровке и в эпиграфе к настоящей статье.

Последние две машины этой марки типа Phantom II были приобретены в октябре 1931 г. и в апреле 1932 г. До наших дней дошло четыре (возможно пять) автомобилей Rolls-Royce, поставленных в Советскую Россию в 1920-1930-е годы.

Наиболее известным и хорошо сохранившимся из них, безусловно, является автомобиль, в настоящее время находящийся в экспозиции Государственного Исторического музея в Москве. Этот Rolls-Royce был заказан заводу в Дерби 11 июля 1922 года. Уже 17 августа готовое шасси с номером 17KG прибыло в лондонское ателье Barker, где его оснастили открытым кузовом "Торпедо". Предположительно данный экземпляр автомобиля использовался лично В.И. Лениным в конце жизни вплоть до его кончины в 1924 году. В начале 1930-х годов ленинский Rolls-Royce был списан из гаража СНК и отправлен на периферию. В декабре 1935 года он оказался в Керчи на автобазе обкома профсоюзов рыбной промышленности Крымской АССР. К счастью, в связи с

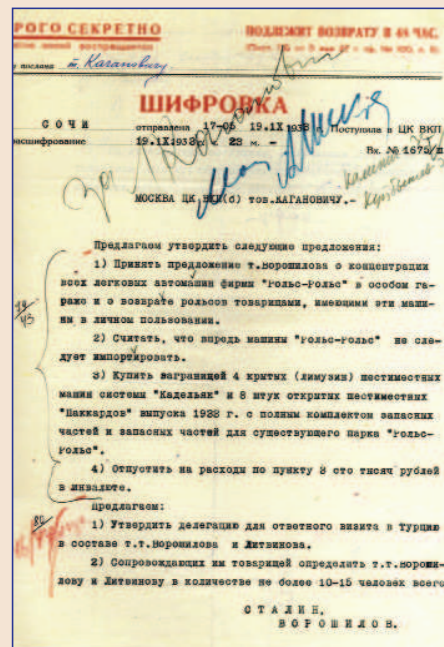


Рис. 9 Секретная шифровка от 19.09.1933 г.
(Фото: ГАРФ)



Рис. 8 И.В. Сталин (слева) около автомобиля Rolls-Royce Phantom II на охоте в Сальских степях, 1933 г.



Рис. 10 Автомобиль Rolls-Royce (шасси 17KG) В.И. Ленина в Государственном Историческом музее

планировавшимся открытием в Москве Центрального музея В.И. Ленина, автомобиль в 1939 году был передан туда в качестве экспоната, но вплоть до середины 1950-х годов хранился в запасах в подмосковных Горках. Восстановить ленинский автомобиль было решено в 1956 году по случаю приближающейся сороковой годовщины Октябрьской революции. Ответственное задание поручили Заводу имени И.А. Лихачева. В этой связи даже организовали поиск уцелевших запасных частей автомобилей Rolls-Royce по всей стране. Реально к работам удалось приступить только в октябре 1959 года. В декабре того же года реставрация была завершена, и автомобиль своим ходом прибыл на Красную Площадь к зданию Музея В.И. Ленина, где он экспонировался до 1993 года (рис. 10).

Столь важное событие широко освещалось в советской прессе. Не обошел его и главный партийный печатный орган газета "Правда", дважды опубликовавшая заметки о реставрации ленинского автомобиля.

Также по этому случаю в заводской газете ЗИЛа "Московский автозаводец" была размещена небольшая статья, а сотрудни-



Рис. 11 Реставрация ленинского автомобиля Rolls-Royce на ЗИЛе в 1959 году. На фото: справа - слесарь Б.А. Абрамов, слева - инженер-механик В.Б. Королев. (Фото из газеты "Московский автозаводец", фотограф В.А. Зунин)

ков ЗИЛа, выполнявших это ответственное задание, наградили почетными грамотами [8, с. 1] (рис. 11, 12). На фотографии, запечатлевшей момент реставрации, хорошо видно два фото на заднем плане, на которых присутствует другой автомобиль Rolls-Royce из правительственного гаража, обслуживавший И.В. Сталина (шасси номер 16X). Очевидно, что имеющиеся снимки помогали сотрудникам ЗИЛа при работе. Хотя кузов этой машины был изготовлен другим ателем (Mann, Egerton).

После развала СССР и ликвидации Музея В.И. Ленина, знаменитая машина вождя некоторое время находилась на складе в районе Измайлово. 30 марта 2004 года ленинский автомобиль был выставлен в здании Исторического музея рядом с современ-

ном "Роллс-Ройсом" во время презентации по случаю открытия в Москве салона продаж автомобилей знаменитой британской марки. В дальнейшем ленинский Rolls-Royce остался в экспозиции Государственного Исторического музея, где и находится в настоящее время.

Вторым, и, пожалуй, самым интересным сохранившимся автомобилем Rolls-Royce Silver Ghost является единственный в мире полугусеничный автомобиль данной марки. Машина оснащена гусеничным двигателем, предназначенным для езды по снегу, инженера Адольфа Кегресса. Долгое время в различных изданиях тиражировалась версия о том, что именно в таком виде автомобиль эксплуатировался вождем пролетарской революции. Однако, обнародованные относительно недавно архивные данные развеяли эту легенду. Выяснилось, что тележкой Кегресса автомобиль оснастили в 1928 году, то есть целых четыре года спустя после смерти В.И. Ленина. Тем не менее Ильич использовал данную машину в тот момент, когда она еще была в стандартном исполнении.

Интересно, что в данном случае на фирме в 1922 году приобрели только шасси. Его номер: 79YG. Кузов же типа "Торпедо" был построен на Государственном автомобильном заводе № 4 (бывшая Экипажно-автомобильная фабрика Петра Ильина). Решение о переоборудовании обычного автомобиля в полугусеничный было принято в связи с тем, что имевшийся на тот момент в распоряжении автобазы СНК аналогичный американский полугусеничный Packard полностью исчерпал свой ресурс. Детали для переоборудования машины нашли в Ленинграде на Путиловском заводе. Само же оснащение автомобиля гусеничным двигателем производилось в мастерских автобазы СНК в Москве. В апреле 1929 года было решено переоборудовать второй Rolls-Royce (шасси 40YG), кузов которого типа "Лимузин", также изготовили на Государственном автомобильном заводе № 4. Правда, при преобразовании этой машины в полугусеничный вариант, ее кузов по техническим причинам также пришлось заменить на открытый, а передний мост взять от американского автомобиля Packard. Оба полугусеничных "Роллс-Ройса" проработали в правительственном гараже до середины 1930-х годов. В 1937 году они были определены как исторически важные артефакты, связанные с жизнью и деятельностью вожда пролетарской революции В.И. Ленина и отправлены в подмосковные Горки. В 1949 году усадьба "Горки Ленинские" стала музеем и один из автомобилей (шасси 79YG) занял место среди его экспонатов. Здесь он и находится по сей день (рис. 13). Автомобиль дважды реставрировался на заводе ЗИЛ. Первый раз в 1961 году, второй - в 1984-1985 гг. В декабре 1992 года специалисты ЗИЛа дополнительно произвели осмотр и техническое обслуживание автомобиля на месте. В основных узлах и системах заменили все масла и жидкости, а затем запустили двигатель. После чего проверили автомобиль в движении, проехав вперед и назад порядка тридцати метров. При этом перемещение машины своим ходом было заснято на камеру.



Рис. 12 Почетная грамота на имя Б.А. Абрамова за участие в реставрации ленинского автомобиля. (Из архива О.Б. Абрамова)



Рис. 13 Ленинский автомобиль Rolls-Royce (шасси 79YG) в Горках

Второму необычному "Роллс-Ройсу" (шасси 40YG) повезло намного меньше. Все, кто жил во времена СССР, смогут понять удивление, вызванное тем, как в итоге поступили с ленинским автомобилем. Ведь ко всем предметам, связанным с жизнью и деятельностью первого Советского вождя, в стране было особенно благоговейное отношение, и любое их повреждение выглядело если не преступлением, то, по меньшей мере, кощунством. Но в этот раз все пошло по странному сценарию. Второй уцелевший полугусеничный ленинский Rolls-Royce в конце лета 1964 года доставили из Москвы в Ленинград на киностудию "Ленфильм", а оттуда его передали на 1-й Ленинградский авторемонтный завод с целью постановки на ход для участия в съемках исторических фильмов "На одной планете" и "Залп Авроры". Поскольку оригинальный двигатель автомобиля был неисправен, его, недолго думая демонтировали, и заменили на мотор от советского грузовика ГАЗ-51. Также были заменены передний и задний мосты и ряд других мелких деталей. Подлинный радиатор остался на месте, но он не использовался, поскольку позади него установили радиатор от грузовика ГАЗ-51, который и был встроен в систему охлаждения. Гусеничный движитель Кегресса также удалили и установили на машину колеса от грузовика. Кроме того, автомобиль был перекрашен из зеленого в черный цвет. Подлинный же двигатель, также как и гусеничную тележку Кегресса, передали на киностудию "Ленфильм". Они некоторое время хранились на автобазе студии в Сосновой Поляне. К сожалению, при ликвидации павильона в Сосновой Поляне, бесценный, уникальный движитель Кегресса и оригинальный Роллс-Ройсовский мотор... были уничтожены [7, с. 52].

После съемок в вышеупомянутых фильмах, в декабре 1965 года, химерический (сборный) автомобиль был принят на хранение в Ленинградский филиал Центрального музея Ленина в Мраморном дворце. В 1966 году автомобиль снова задействовали на съемках фильмов "Поезд идет в Новое" и "Шестое июля" киностудии "Мосфильм". После расформирования музея в 1992 году автомобиль передали Государственному музею истории Санкт-Петербурга. Но его участие в съемках на этом не прекратилось. Он послужил в картинах "Конь белый" (1992), "Под знаком скорпиона" (1993), "Хрусталева, машину!" (1993), "Дом Романовых" (1995), "Распутин" (1995), Воспоминания о Шерлоке Холмсе (1999). В октябре 1995 года на киностудии "Ленфильм" провели косметический ремонт ленинского "Роллс-Ройса". В 2006 году автомобиль в течение некоторого времени демонстрировался на территории Петропавловской крепости в Санкт-Петербурге в небольшом застекленном павильоне, который не мог обеспечить необходимую защиту машины от атмосферных осадков, и автомобиль убрали в запасники музея, где он находится по настоящее время [7, с. 42] (рис. 14).



Рис. 14 Автомобиль Rolls-Royce (шасси 40YG) из коллекции Государственного музея истории Санкт-Петербурга. (Фото: ГМИ СПб)

Еще один сохранившийся автомобиль знаменитой британской марки, но уже типа Rolls-Royce Phantom II, который также скорее всего имел отношение к правительственному гаражу, сохра-

нился на киностудии "Мосфильм". Согласно воспоминаниям участников восстановления ленинского автомобиля, находящегося в Государственном Историческом музее, именно этот экземпляр изучался реставраторами с ЗИЛа при проведении работ. Есть вероятность, что некоторые запасные части снятые с этой машины, также установили на Rolls-Royce из ГИМа. По крайней мере фирменный маскот, имеющийся сейчас на ленинском автомобиле в Историческом музее, является подлинной, но более поздней модификацией (рис. 15).



Рис. 15 Маскот ленинского автомобиля Rolls-Royce из Государственного Исторического музея

Точный номер шасси "Роллс-Ройса" с Мосфильма пока установить не удалось, но можно утверждать, что это один из автомобилей Rolls-Royce Phantom II, изготовленных в 1930 году, с кузовом от ателье Park Ward. Возможные номера шасси: 131XJ, 165XJ, 203XJ, 204XJ или 118GY.

Мосфильмовский Rolls-Royce также имеет внушительный послужной список. Он был задействован при съемках таких кинокартин как: "Новые приключения неуловимых" (1968), "Директор" (1969), "Бег" (1970), "Корона Российской империи или снова неуловимые" (1971), "Трактир на Пятницкой" (1978), "Первая конная" (1984), "Царевубийца" (1991) и ряде других.

Наверняка всем с детства запомнился момент эффектного падения "Роллс-Ройса" со скалы в конце фильма "Новые приключения неуловимых". К счастью, разум возобладал - в тот раз сбросили в море и уничтожили только макет машины (рис. 16). По понятным причинам данный автомобиль всё же понес значительные утраты и большинство деталей у машины неоригинальные.



Рис. 16 Кадр из фильма "Новые приключения Неуловимых"

Самым загадочным из сохранившихся автомобилей марки Rolls-Royce, поставленных в СССР после Октябрьской революции, является автомобиль, одно время принадлежавший известному советскому коллекционеру Евгению Самойловичу Гуревичу. Подробную информацию об этом человеке легко можно найти в различных открытых источниках. Еще в советское время он являлся владельцем нескольких старинных автомобилей, в том числе машины Rolls-Royce Phantom I 1930 года выпуска (номер шасси



Рис. 17 Художник Н.П. Чарухин около своего знаменитого "Роллс-Ройса"

44OR) с кузовом, изготовленным в ателье Park Ward. Автомобиль был поставлен в СССР также через упомянутую выше организацию ARCOS. Само обладание таким автомобилем частным лицом в СССР казалось чем-то из ряда вон выходящим. Rolls-Royce достался Гуревичу в плачевном состоянии. Полное отсутствие возможности приобретения оригинальных запасных частей во времена СССР вынудило хозяина машины устанавливать на нее любые мало-мальски подходящие узлы и агрегаты. Но, тем не менее, ему удалось поставить машину на ход. В середине 1960-х годов Е.С. Гуревич продал свой Rolls-Royce известному художнику Николаю Петровичу Чарухину (1934-2008) (рис. 17). В 1966 году уже с новым владельцем машина принимала участие в первом параде старинных автомобилей, устроенном по инициативе газеты "Неделя" в рамках "Московского праздника автомобилистов". В дальнейшем чарухинский Rolls-Royce иногда появлялся на различных мероприятиях, связанных с ретроавтомобилями. Точные сведения о последующих владельцах пятого таинственного "Роллс-Ройса" отсутствуют. В какой-то момент он исчез из поля зрения любителей автмотостарины. Интересно, что британский Клуб энтузиастов марки Rolls-Royce длительное время отслеживал судьбу данного экземпляра. В апреле 1990 года его фотографию, сделанную в Москве в 1989 году, опубликовали в клубном журнале (рис. 18). Настоящее местонахождение машины пока остается неизвестным.

Как уже было сказано выше, заключительные автомобили марки Rolls-Royce поступили в Гараж Особого назначения в 1932 году, а указание о полном прекращении их закупок поступило в 1933 году. Но последний из них списали из ГОНА только в 1947 году, что еще раз говорит о чрезвычайной надежности машин легендарной британской марки [5, с. 94].



Рис. 18 Автомобиль Rolls-Royce Phantom I (шасси 44OR) художника Чарухина (Фото из журнала Rolls-Royce Inthusiasts Club Bulletin № 179, 1990)

В более позднее время отдельные экземпляры автомобилей Rolls-Royce были поставлены в СССР с целью их изучения при разработке отечественных автомобилей высшего класса. 

Автор выражает особую благодарность Сэру Джону Статтарду и господину Тому Кларку из британского клуба любителей марки Rolls-Royce: "The 20-Ghost Club" за неоценимую помощь, оказанную при идентификации номеров шасси и типов кузовов автомобилей, упомянутых в данной статье, а также Олегу Борисовичу Абрамову, любезно предоставившему материалы из семейного архива.

Литература, источники и примечания:

1. ГАРФ. Ф.1235 (ВЦИК). Оп.38, Д. 15.
2. Главный гараж России. От Собственного Его Величества гаража до Гаража особого назначения 1907-2007 / Под общ. Ред. Е.А. Мурова. - М.: МедиаПресс, 2007.
3. Гараж особого назначения. Под общей редакцией генерал-лейтенанта В.А. Макарова. - Исторический вестник. Том пятнадцатый [162]. - М., 2017.
4. Собственный Его Императорского Величества гараж. - М.:Горький классик, 2017.
5. Автомобили первых лиц. - М.:Горький классик, 2018.
6. Завод и люди. 1916-2016: в 3 томах Т.1: Зарождение автомобилестроения. Под ред. М.А. Шелепенкова, А.В. Курковой. - М.: Университет машиностроения, 2016.
7. Труды Государственного музея истории Санкт-Петербурга. Вып. 20. Исследования и материалы. - СПб.: ГМИ СПб, 2010.
8. Могилевский А., Карев И. Вдохновенный труд.-Московский автозаводец, №258 (7581), 1959. -01 ноября.
9. Алина Колесникова. Как раньше выглядел бальнеологический курорт "Мацеста".-SCAPP город. 16/09/2016. <https://sochi.scapp.ru/scapp-gorod/kak-ranshe-vyglyadel-balneologichesk/>
10. Лица Советской эпохи. Часть 427. 1933. Товарищ Сталин в отпуске. Часть 2. <https://humus.livejournal.com/7264601.html>
11. Rolls-Royce enthusiasts club bulletin. Number 179, March/April, 1990.

