

Последний путь Дядюшки Хо

В феврале 1979 г. я находился в служебной командировке в Москве в Министерстве обороны, где вместе с сотрудниками ГАБТУ мы отработывали техническое задание на будущую парадную «Чайку» ГАЗ-14. Мы обсудили все вопросы, и нас вызвали к начальнику ГАБТУ генерал-полковнику А.Т. Смирнову для доклада. Александр Тимофеевич встретил нас в своем кабинете. И после краткого доклада своего подчиненного подполковника и моего сообщения пригласил нас к столу и стал задавать различные уточняющие вопросы... Я впервые находился в рабочем кабинете такого высокого военачальника. Сам кабинет был небольшой, как и все подобные служебные помещения в здании на Фрунзенской набережной. Что в нем меня поразило – огромная крупномасштабная топографическая карта незнакомого с первого взгляда района. А это была Китайско-вьетнамская граница и северная часть Вьетнама. То есть, те районы, которые вот уже несколько недель стали самой что ни на есть горячей точкой. Китай напал на Вьетнам, и эта кровопролитная война в той или иной степени активности велась до начала 1990 г.

Сложилось серьезное обострение международной обстановки, когда огромный и амбициозный Китай начал задирать гордый, свободолюбивый и очень боеспособный Вьетнам. Впервые в истории не на шутку ссорились два социалистических государства, причем дело дошло до прямых боестолкновений с применением артиллерии, авиации и танков.

В этой обстановке лидер Вьетнама – Генеральный секретарь коммунистической партии Ле Зуан, обратился к своему советскому коллеге – Л.И. Брежневу, с просьбой о военно-политической поддержке и помощи. Одним из важных пунктов была просьба о создании комплекса, который мог бы в случае китайской агрессии с воздуха или прямого вторжения обеспечить оперативную эвакуацию и сохранение главной реликвии - тела покойного вождя вьетнамского народа – Хо Ши Мина. Маршрут эвакуации планировался из мавзолея в городе Ханое в заранее подготовленное, недоступное для врага место в горах, а затем, при необходимости, и для дальнейшего вывоза на транспортном самолете в Советский Союз. Леонид Ильич с пониманием отнесся к просьбе вьетнамского товарища и дал соответствующие поручения различным ведомствам, включая и Мосгорисполком. Наш завод в 1981г. получил письмо заместителя Председателя Мосгорисполкома (понынешнему – мэрии), в котором ГАЗу было поручено принять участие в выполнении этого ответственного правительственного задания.

Почему же выбор пал именно на ГАЗ? Точного ответа нет, но по косвенным данным, полученным позднее от коллег из РАФа и московского НИИ биологических структур, который обслуживал Мавзолей, планируемая схема выглядела так. Специальный контейнер – мобильный саркофаг, в который при вывозе помещалось тело, обеспечивал за счет автономных средств необходимую температуру и влажность, но сам требовал постоянной температуры окружающей среды не выше 18 град. Таким образом, везти его нужно было не в обычном фургоне или даже санитарном РАФе, а в специальном изотермическом отсеке, да еще и с кондиционером. Ведь температура воздуха во Вьетнаме часто зашкаливала за 33-35 град. при очень высокой влажности. С одной стороны, сделать подобный автомобиль на основе микроавтобуса или санитарки РАФа было бы затруднительно, а главное - микроавтобус имел запредельную габаритную высоту, не позволяющую погрузить его в грузовой отсек самолета АН-26. Но, с другой стороны, Рижский автобусный завод в течение многих лет, практически не имея с нами официального технического согласования, выпускал по заказам 4-го управления Министерства здравоохранения СССР (в просторечии именуемом «Кремлевской больницей») автомобили «Чайка» ГАЗ-13, переделанные из седанов в универсалы и насыщенные различным медицинским оборудованием...



При проектировании новый автомобиль мы назвали ГАЗ-Э13. Специфика его работы предполагала долговременное движение в составе колонны машин, перевозящих оборудование полевого мавзолея, машин сопровождения и охраны. Причем дорожные условия – грунт, горы, большие уклоны на подъемы и спуски, высокие температура и влажность. Для обеспечения работоспособности «спецконтейнера» требовалась дополнительная электроэнергия (порядка 600вт), наличие кондиционера и автоматической коробки передач и достаточно комфортабельная подвеска. Поэтому на двигатель ЗМЗ-13 установили генератор переменного тока Г-284 (от ГАЗ-14) мощностью 1200 вт. (ГАЗ-13 – 500вт.), компрессор кондиционера фирмы Nippondenco (от ГАЗ-14). Вентилятор радиатора от ГАЗ 24-24 и дополнительный японский электровентилятор перед радиатором обеспечивали работоспособность автомобиля до температуры плюс 45 град. Сама система охлаждения была сделана закрытой с расширительным бачком. В топливный трубопровод от бензобака до карбюратора был включен дополнительный электробензонасос фирмы SU (от ГАЗ-14). Сам испаритель кондиционера (тоже от ГАЗ-14) расположили в кузове в районе задней левой двери. Сам кузов был доработан, как и прежние санитарные автомобили – в виде универсала. Боковые окна отсутствовали, а сам грузовой отсек был тщательно термоизолирован. В сочетании с работающим кондиционером в рабочем отсеке обеспечивалась температура на более 16 град при 30-35 градусах наружного воздуха.

Все эти наработки были опробованы на «носителе» - обыкновенной ГАЗ-13. Предварительные стендовые и дорожные испытания подтвердили правильность принимаемых решений и позволили заказать эти экспериментальные компоненты и для будущих 2-х товарных автомобилей. Два автомобиля мы готовили, исходя из условий Заказчика: один – основной, второй – дублирующий. Причем в реальных условиях им предстояло постоянно работать бок о бок. При работе мы общались с представителями завода РАФ. С их стороны работу возглавлял Юрис Пенцис – начальник КБ автомобилей специального назначения.

И вот 15 марта 1982 года группа сотрудников УКЭР ГАЗ, включая инженеров и слесарей электриков, механиков и жестянщиков, отправилась в командировку в Ригу на РАФ для участия в переоборудовании 2-х товарных автомобилей. Ехали двумя группами. Мы ехали на нашей 13-й, «носителе». За рулем был В.Д. Вилков, ведущий инженер-испытатель человек, внесший большой вклад в испытания и доводку всех «Чаяк», и 13-й и, особенно, 14-й. Вторым членом экипажа был Ю.М. Смирнов – начальник КБ, которое занималось системами отопления и кондиционирования. Поехали из Горького мы уже к вечеру, начиналась метель. Но это не проблема для такого аса, как Владимир Дмитриевич. Ехали, пока не устали, и остановились у какой-то придорожной гостиницы. Мест на ночлег всем не хватило, и я охотно переночевал на переднем широком диване «Чайки». Только остывание воздуха в салоне каждые 1,5-2 часа будило меня. И я запускал двигатель, и немного согревшись, снова засыпал. Утром, спустя часа два, мы уже проезжали район Пушкиногорья на Псковщине. Матерые дремучие ели, сосны... мрачно, немного идет снег, на спидометре 100-120, и снежные вихри из-под колес... Жаль, Александр Сергеевич в свою пору не мог так быстро перемещаться по заснеженным дорогам...И вдруг – все преобразилось. Кончился мрачный лес, что-то, напоминающее степь, или взморье... С голубого неба заиграло солнце. На часах около 11-00. Мы въехали в Латвию...

Наши хозяева определили нам локализацию в Юрмале. Гостиница на берегу Балтики, которая, вроде, уж и безо льда, но подойти к воде не дают ледяные торосы. На улице то еще 3-5 градусов ниже нуля...Со следующего дня две недели подряд ездили на РАФ, в старую Ригу, каждый день. В этой же гостинице проживали и два сотрудника из лаборатории, курирующей мавзолей. Сколько они нам порассказали из своей специфики того, что впервые довелось прочитать в газетах только лет 10 спустя... Меня удивило то, что в старом РАФе, в зданиях, сложенных лет 100 назад из красного кирпича, на участке сборки среди такого же старого на вид оборудования мы увидели два полуготовых фургона из «Чайки».



А внизу, в смотровой яме, где древний пол пропитан маслом на полметра, не очень аккуратным штабелем лежали то ли 8, то ли 10 крышек багажника от ГАЗ-13, причем с заводскими эмблемами... Ну, как кости мамонта...



Мы благополучно завершили нашу работу, выполнив полное переоборудование двигателя, его систем и системы электрооборудования.... Потом по возвращению домой мы стали готовиться к стендовым испытаниям этих автомобилей в термокамерах, которые и состоялись в мае. А в июне, после итогового совещания в Министерстве автомобильной промышленности было принято решение о передаче автомобилей Заказчику.

Потом состоялись и натурные испытания этих автомобилей во Вьетнаме. Но мы, участники разработки этой машины, по тем или иным причинам в них не участвовали. Поехали туда Ю. Пенцис со своими сотрудниками. А от ГАЗа – представитель Управления технического контроля (по качеству), представитель производства автомобилей (ПАМС) и инженер-испытатель УКЭР по системе охлаждения, который подключился к этой теме накануне выезда в заграничную командировку.

По приезду на место вьетнамские товарищи мягко отстранили наших товарищей от самих машин, ссылаясь на особый режим. И при испытаниях в реальных условиях сами, как заказчики, оценивали новые машины. К системам, обеспечивающим функционирование «спецконтейнера», претензий не было. Но как на беду произошла поломка заднего моста – разрушилась одна из полуосевых шестерен. Последующий анализ в условиях завода не выявил отклонений в детали. Видимо, причиной поломки стали тяжелые дорожные условия, уклоны в горах, слишком активное вождение и лишние 200 кг. полной массы автомобиля с полной нагрузкой. Нашим представителям пришлось срочно заказывать запчасти и уже своими руками ремонтировать задний мост. В итоге машины ГАЗ-Э13 приемочные испытания выдержали. Победителей не судят, а награждают. Так и наши представители были удостоены вьетнамских государственных наград.

Ведущий конструктор по ГАЗ- Э13 А. Ю. Чистяков.

