

# КРЕСТА НА НИХ НЕ БЫЛО

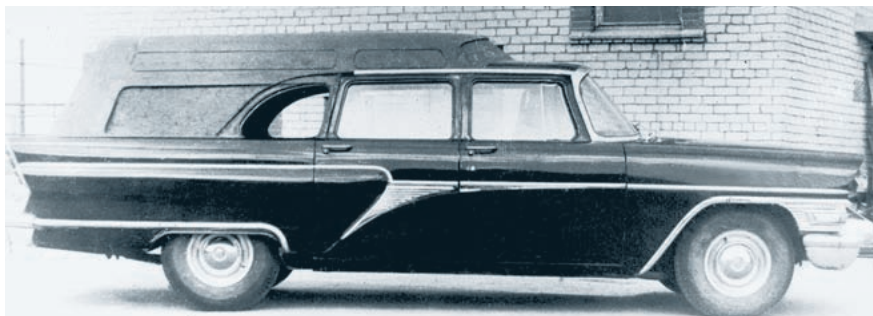
Сергей Канунников

Если бы тогда на ночных улицах Ханоя оказался сторонний наблюдатель, он увидел, как под охраной бронетранспортеров ехал фургон, сделанный из... советской «Чайки» ГАЗ-13. Выйдя за город, кортеж двинулся в оцепленный автоматчиками район в горах, к искусственной пещере. Через несколько дней

держали чаще всего необычные заказы – срочные и сложные. На сей раз предстояло построить из двух стандартных «чаек» санитарные машины по заказу 4-го Главного управления Минздрава, обслуживавшего высоких партийных и государственных чиновников. В истории СССР наступило время, когда водителям не

менее, а скорее более, чем парадные кабриолеты, требовались медицинские универсалы. Кстати, два подобных автомобиля построили в 1974-м в Москве на базе ЗИЛ-114. Почему за переделку «чаек» не взялся ГАЗ? Возможно, горьковчане сумели открутиться от муторного заказа, а может быть, наверху учли опыт изготовления на РАФе санитарных микроавтобусов. И то, что здесь работали модельщики очень высокого класса.

«Чайки»-седаны из Горького разбирали и резали, одновременно готовя эскизы универсала. В работе участвовал известный инженер Эйсерт – руководитель группы, создавшей авангардный



Первый прототип ГАЗ-13С с пластилиновой еще надстройкой крыши.

ночной спектакль повторили, только в другой пещере. Все действия – как в боевых условиях. Лишь ценного груза – тела вождя вьетнамского социализма Хوشмина – в «Чайке» не было.

Учения прошли успешно. Советские специалисты – москвичи и рижане – с облегчением вздохнули: особо важная секретная работа принята, можно собираться домой.

История необычных «чаек» началась в середине 1970-х (точной даты даже участники событий не припомнят), когда в Ригу на РАФ пришло письмо с красной полосой. Такие исходили с самого верха – из ЦК или правительства и со-



На базе ГАЗ-13С для Вьетнама сделали два фургона.



Санитарные «чайки» ГАЗ-13С штучно собирали до 1982 года.

для своего времени РАФ-2203 (ЗР, 2005, № 4). Отвечал за заказ начальник бюро спецавтомобилей Юрис Пенцис. Поначалу лепили из пластилина высокую крышу, но позже от столь серьезной переделки кузова отказались. Запасное колесо убрали в нишу за левой задней дверью. Над ней в салоне поставили столик, рядом с носилками отвели два места для персонала, установили шкафчики. Остальную начинку автомобили получали уже в Москве.

Все, что в СССР обычно «доставали» и «пробивали», для такого заказа, разумеется, появлялось как по волшебству:



Две «чайки» перед отправкой на климатические испытания. Крайний слева – начальник бюро спецавтомобилей РАФ Юрис Пенцис, рядом водители-испытатели Юрис Сникирес и Арнольд Ошс.

Универсал на базе «Чайки» ГАЗ-14, созданный в 1983-м на РАФе.



стекла, хромированный пруток для занавесок из дорогой белой материи, детали для крышки багажника. Разумеется, никакой санитарной символики – красных крестов, надписей – на машинах не было.

Поскольку конструкция автомобилей принципиально не менялась, их испытаний не предусматривали, но, полагая, что такой заказ может быть не последним, подготовили рабочие чертежи ГАЗ-13С. И точно: подобные бумаги с красной полосой стали приходить ежегодно. До 1982-го делали примерно по пять универсалов в год, отличавшихся лишь дета-

лями, а в восемьдесят втором два универсала из сделанных ранее вернули в Ригу с еще более необычным заданием: построить экипажи для вывоза тела Хошимина из мавзолея в случае войны с Китаем, чьи отношения с Вьетнамом тогда обострились. У автомобилей должно было быть лишь два боковых окна в передних дверях, но главное – их предстояло оснастить кондиционерами. В Ханое под мавзолеем работал целый завод, обеспечивающий внутри памятного места температуру плюс 16 градусов. В «Чайке» она должна оставаться такой же. И это – в тропическом климате!

Пытались пристроить в ГАЗ-13 отечественный кондиционер. Мало того, что для установки 300-килограммового монстра пришлось строить особую тележку, работало это «чудо» из рук вон плохо. Забыв, что «у советских собственная гордость», отдали предпочтение японской «Тошибе». Климатические испытания прошли в Горьком: тщательно отслеживали все температуры, вплоть до масла в коробке передач. Но на этом эпопея не кончилась.

Рано утром два фургона ГАЗ-13 в сопровождении ГАИ через Красную площадь, где движение запрещено, выехали



Санитарный ГАЗ-14 (по газовой классификации ГАЗ-РАФ-3920) изнутри. Автомобиль уже перекрашен в белый цвет.

Один из сохранившихся ГАЗ-13С нынче в Москве, в коллекции «Моторы Октября» и даже участвует в ретроралли.

в Шереметьево. Там – в самолет и далее с посадками в Минеральных Водах, Исламабаде, Бомбее – в Ханой. Юрису Пенцису предстояло сдать машины заказчику и руководить постройкой специального гаража для них. В одном из высоких кабинетов рижанина напутствовали: из Ханоя ты или с почетом вернешься в Ригу или... в Сибирь. Чиновничьи шутки в СССР отличало своеобразие.

В столице Вьетнама груз встречала группа товарищей в форме и штатском и бронетранспортер сопровождения. Из самолета машины выгоняли задом. Длинный хвост «Чайки» коснулся бетона... и встречающие тотчас же приподняли огромный фургон руками и придерживали, пока рижане медленно скатывали его по трапу. Три месяца ушло на строительство гаража. А когда машины загнали туда и поставили на яму, обнаружилось, что из картера главной передачи одной из «чаек» подкапывает масло – эвакуация из самолета не прошла даром. Проблему решили «на правительственном уровне» – срочно выпишали инженера с запчастями из Горького и всего за несколько дней отремонтировали машину. Потом были те ночные учения – поездки в секретные горные пещеры, но с москвичами, которые их строили, рижанам общаться не позволили. Патологическая секретность



распространялась даже на дорогих гостей из Союза.

Юрис Пенцис вернулся в Ригу, а не в Сибирь. А через год, в 1983-м, вновь получил бумагу с красной полосой. На сей раз из Горького на переоборудование пришли две «чайки» ГАЗ-14. Требования вновь необычные: в машинах должны быть кондиционеры и носилки – длиной 2,3 м (вместо стандартных 2,1). «Чайки» предстояло отправить на Кубу, лидера которой, как известно, отличает богатырский рост. Чтобы при этом уместить в машине кондиционер и прочее оборудование, пришлось поднять у «Чайки» крышу.

Макет сделали из фанеры, по нему гнули и варили стальные листы.

Поставив отечественный кондиционер, машины отогнали в Тольятти – в климатическую камеру, но как-то не подумали, что «Чайка» побольше «жигулей». Чтобы пристроить ГАЗ-14 в камере, ее частично пришлось разобрать. После испытаний универсалы перекрасили в белый цвет, а заодно... отказались от отечественного кондиционера. Теперь терпение лопнуло, когда он в очередной раз выплюнул фреон в салон автомобиля. Пришлось, к неудовольствию высокого руководства, опять довериться японской технике. Заказчики торопили: оборудование им передали вместе с машинами – от услуг советских

специалистов по его монтажу, к радости последних, кубинцы отказались...

В рижском офисе Юриса Пенциса (нынче он занимается разработкой медицинского оборудования) рядом с лицензиями и дипломами висит награда за создание необычных «чаек» – вьетнамская медаль «Дружба народов». Она – напоминание о далекой уже истории. Столь необычной, что молодым, не заставшим эпоху развитого социализма, наверное, покажется анекдотом или придуманной легендой. □

*Редакция благодарит Юриса Пенциса за помощь в подготовке материала.*