|  |
| --- |
| Министерство общего и профессионального образованияРоссийской ФедерацииТАМБОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТКафедра истории и философииРеферат по дисциплинеИСТОРИЯ РОССИИ**на тему:****Выполнил:** студент I курса группы Ю-11**ДИДЕНКО П. А.****Руководитель:** доктор исторических наук **НИКУЛИН В. В.**ТАМБОВ – 1999 |

ПЛАН

ВВЕДЕНИЕ

1. АВГУСТЕЙШИЙ АВТОМОБИЛИСТ
2. АВТОМОБИЛИ ИЛЬИЧА
3. **ЖЕЛЕЗНЫЕ КОНИ СТАЛИНА**
4. **АВТОМОБИЛЬНЫЕ ИГРЫ В ДЕМОКРАТИЮ НИКИТЫ СЕРГЕЕВИЧА**
5. **БОЛЬШОЙ АВТОЛЮБИТЕЛЬ Л. И. БРЕЖНЕВ**
6. БОРЕЦ С ПРИВИЛЕГИЯМИ М. С. ГОРБАЧЕВ

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

ВВЕДЕНИЕ

 В каждой стране, большой или малой, есть особый гараж – он обслуживает высших руководителей государства. Автомобили, в которых ездят монархи и президенты, должны работать безотказно, а водители – вести машины уверенно и быть готовыми с честью выйти из любой сложной ситуации. Такой гараж есть и в России. Он называется ГОН – гараж особого назначения. Он был образован 1 января 1921 года, хотя первым государственным гаражом был царский, созданный в 1906 году.

 Нужно заметить, что стран, которым по плечу представлять национальную промышленность автомобилем главы государства – единицы. Среди них был и СССР. Кремлевские вожди, как впрочем и Николай II, ревниво и с пристрастием относились к средствам своего передвижения, порой тратя огромные суммы на лакированные экипажи. Никто из них не желал ездить на автомобиле своего предшественника, а по сему приобретал или создавал свой, индивидуальный. Так и получалось, что лимузины первых лиц страны несли на себе не только отпечатки той или иной эпохи в истории нашей страны, но и были очень похожи на своих владельцев.

 В какой-то мере машины первых лиц отражают лицо страны. Солидные и строгие “Мерседесы” как нельзя лучше подходят немецким канцлерам, подчеркивая стабильность и благополучие Германии, монархические “Роллс-Ройсы” - символы традиций, великосветскости и консервативности Англии и её лордов. Так и сталинские бронированные ЗИЛы были продолжением безграничной власти своего обладателя, а кабриолеты Никиты Хрущева отражали его открытость и близость его к народу.

 Проследить взаимоотношения конкретных людей, в тот или иной период руководивших нашей страной, с автомобилем и является целью данного реферата.

1. **АВГУСТЕЙШИЙ АВТОМОБИЛИСТ**

Николай Александрович Романов к технике относился с симпатией, охотно пользовался ее достижениями, в том числе и автомобилем. Хотя истории известен такой факт, когда российский император не проявил никакого интереса к первому отечественному автомобилю с двигателем внутреннего сгорания, сконструированному Яковлевым и Фрезе в 1896 г. Говорят, его Величество заподозрил техническую отсталость, даже несостоятельность новинки, хотя первый автомобиль был ввезен в Россию лишь за два года до этого.

Конкретнее же о том, как Николай II воспринимал автомобиль, мы можем судить только по его дневнику. Судя по записям, поначалу у императора не было собственного авто, и он охотно пользовался машиной великого князя Михаила Александровича, впоследствии почетного Президента Императорского Российского автомобильного общества (ИРАО). “Приехал Миша … на автомобиле”. “В семь часов прокатился на автомобиле Миши”, “Ездил к Маман на моторе Миши” – такими фразами пестрит дневник с мая по сентябрь 1904 года.

В. Орлов, начальник походной канцелярии императора, сам правил автомобилем, и его машина также часто служила для поездок на смотры, охоты, парады и т.д. Постепенно царь пришел к мысли завести собственные машины. Образовался гараж Его Императорского Величества (ЕИВ - как тогда часто писали), который постоянно пополнялся. Мало-помалу там собралось более шести десятков машин самого различного назначения: легковых – для поездок, грузовых – для перевозок багажа и хозяйственных работ во дворцах. Заведовать технической частью гаража ЕИВ был приглашен француз Адольф Кегресс.

С появлением в императорском гараже первых автомобилей началась история кремлевских автомобильных эскортов. Это были “Роллс-Ройсы”. В разные годы их насчитывалось от 4 до 28 штук. В качестве машин сопровождения использовались и автомобили марки “Руссо-Балт”, собиравшиеся в Риге. Все водители Его Императорского Величества находились в подчинении начальника службы охраны генерал-лейтенанта Спиридовича. В тот же период закупались машины и для сотрудников охраны и комендатуры Зимнего дворца – все те же “Руссо-Балты” и “Форды-А”.

Автомобильный сезон начинался в апреле-мае, когда дороги просыхали и становилось тепло. Продолжался он до октября-ноября. Зимой моторами почти не пользовались, зато летом в столице и на отдыхе в Крыму катались вволю – и по делам, и просто удовольствия ради. В дневнике часты записи типа “Поехали в Стрельну, сделали это на моторе” (27 мая 1906 г.).

Уделял царь внимание и постановке автомобилей на вооружение русской армии. В том же году он пишет: “Осмотрел новый броневой автомобиль с пулеметом”. Нелишне напомнить, что речь идет об одном из первых в России броневике конструкции Накашидзе на Красносельских маневрах в июле 1906 г.

Постепенно моторы входят в быт семьи царя. Ими пользуются его мать, жена; вошло даже в обычай после обеда кататься на автомобиле с детьми. Описывая эти прогулки, Николай Александрович употребляет интересное слово – “помоторили”, что значит “покатались на автомобиле”. Но и дальние деловые поездки по стране не обходились без механических экипажей. Их грузили в специальный вагон царского поезда. В другом вагоне размещались водители и механики с инструментами и запчастями. Когда поезд прибывал к мусту назначения, города и веси объезжали на машинах.

Но более всего удовольствия доставляли Николаю II поездки по Крыму. В апреле 1914 г. он довольно подробно описывает свое путешествие в заповедник “Аскания Нова”. Рассказу о нем посвящено больше места, чем иным государственным проблемам. Подчас император проезжал в самоходе до 400 километров в день. За рулем обычно находился Адольф Кегресс, Владимир Орлов или Александр Маркович.

Мировая война заставила Россию во многом пересмотреть отношение к автомобилю. Из-за границы начались крупные поставки машин для армии. Это были броневики и автомобили, оснащенные пушками, пулеметами, прожекторами, радиостанциями и т.д.

Царь, всегда внимательно следивший за ходом военных действий, отмечал события, связанные с применением этой техники в боевых операциях: “От Ломжи до Прасныша идут успешные наступательные бои; наши войска забрали порядочно пленных германцев, орудий и пулеметов; очень помогли успеху автомобили с пушками и пулеметами!” (13 февраля 1915 г.). Фраза заканчивается восклицательным знаком, в то время как на протяжении большинства страниц самым выразительным знаком была точка.

В ставку или на фронт Николай Александрович часто выезжал на автомобиле. В конечном итоге, они стали столь же привычным средством передвижения, как лошади. Даже сына – наследника Алексея - с детства приучали к технике. 5 октября 1914 года в день своих именин царевич получил в подарок маленький “Бебе Пежо”.

Знакомили царевича и с новинками. К 15 февраля 1915 года относится запись: “В 2 часа отправился с Алексеем на испытание автомобиля на полозьях сист. самого Кегресса. Сели и поехали катать по полю и по льду через канавы и сугробы. Он проходил всюду хорошо… Покатались, имея на буксире большие сани с 12 шоферами. Опыты оказались вполне удачными”. Речь в данном случае идет об участии в испытаниях полугусеничного автомобиля, сконструированного заведующим гаражом ЕИВ Адольфом Кегрессом.

Среди книг, прочитанных Николаем, были и автомобильные. Известно, что в сентябре 1911 года императору был преподнесен труд инженера Н.Г. Кузнецова – “Курс автомобилизма” – очень популярное в те годы издание, а в дневнике упомянут даже и модный тогда роман “The Woman in a Motor Car” (“Женщина в автомобиле”). При всем том Николай II был августейшим пользователем “моторных экипажей”, и в этом он стремился не отставать от других европейских монархов Вильгельма II, Эдуарда VII.

Из сказанного можно сделать заключение, что последний российский император питал интерес к автомобилю – одному из наиболее передовых технических достижений своего времени, хорошо понимал его значение как вида транспорта, в том числе и для обороноспособности страны. С благословения монарха в 1902 году были куплены первые автомобили для армии, а затем, в 1910 году, создана учебная автомобильная рота – своеобразный центр моторизации вооруженных сил. Не остался царь в стороне и от организации международных выставок, а одну из них даже взял под свое Высочайшее покровительство, как впрочем, и Российское Автомобильное Общество, сыгравшее важную роль в истории отечественного автомобильного дела. Для поддержки автомобильного спорта в 1910 году Николай Александрович учредил “Императорский приз” победителям российских ралли, чем вывел их в число престижнейших в Европе.

**2. АВТОМОБИЛИ ИЛЬИЧА**

К февралю 1917 года гараж ЕИВ перешел в ведение Временного Правительства. Он перерос в самое крупное и хорошо оснащенное автотранспортное предприятие России – 46 машин. Среди них преобладали иностранные – “Делонэ-Белльвилль”, “Роллс-Ройс”, “Рено”, “Тюрка-Мери” и другие. Но были и два отечественных “Руссо-Балта”.

В ноябре 1917 года Военно-революционный комитет реквизировал автомобили бывшей автобазы Временного Правительства, добавил к ним несколько машин, брошенных прежними владельцами, и для обслуживания нового советского правительства образовал транспортное подразделение – Гараж особого назначения (ГОН). Работники гаража были подчинены Главному управлению государственной безопасности НКВД. Костяк ГОНа составили машины “Делонэ-Белльвилль”, “Роллс-Ройс” и другие. Поскольку большинство машин к тому времени уже были достаточно изношенными и устаревшими, гараж постепенно пополнялся новыми – “Паккард”, “Линкольн”, “Бьюик”. С 1924 года ГОН обслуживал более широкий круг лиц – руководителей государства и членов Политбюро ВКП(б).

Когда столицей Советской России стала Москва, автобаза Совета Народных Комиссаров, переехав из Петрограда, заняла громадный по тем временам гараж П.Ильина в Каретном ряду, где разместились 62 автомобиля. Переезд состоялся в марте 1918 года, а летом для обслуживания В.И. Ленина и его семьи из состава автобазы были выделены 6 автомобилей и 12 человек персонала. Они разместились на территории Кремля в здании бывших царских конюшен, чтобы находиться всегда под рукой.

В отличие от Николая II Ленин отказался от машин сопровождения и предпочитал ездить один, за что и поплатился в 1919 году. Человек пролетарского происхождения по фамилии Кошельков высадил из машины пролетарского вождя и его водителя и угнал автомобиль. Машину нашли, а Кошелькова арестовали. На суде бандит горько сокрушался о содеянном, ибо не представлял, на кого поднял руку, ведь Ленин ему не представился.

Одним из первых ленинских автомобилей был семиместный “Делонэ-Белльвилль-45”, весивший более 4 тонн и развивавший скорость до 120 километров в час. Другая машина, “Рено-40”, вошла в историю из-за покушения на Ленина эсерки Каплан на заводе Михельсона.

В начале 20-х годов специально для Ильича в Англии были куплены два роскошных “Роллс-Ройса”. Один из них, модели “Сильвер Гоуст Альпайн Игл”, предназначался для летнего периода. Другой “Роллс-Ройс” был переоборудован для езды по заснеженным дорогам. Машина была оснащена лыжами спереди и гусеничным ходом с резиновой лентой сзади. Данная конструкция была разработана еще Адольфом Кегрессом. Этот автомобиль на гусеничных движителях инженера царского гаража сохранился до наших дней и находится в доме-музее Ленина в Горках.

**3. ЖЕЛЕЗНЫЕ КОНИ СТАЛИНА**

После смерти Ленина для правительственных нужд закупались в основном американские автомобили. Предпочтение отдавалось самым дорогим и престижным моделям. Один из известных журналистов тех лет Валерьян Оболенский, будучи страстным сторонником развития отечественного автомобилестроения, выступил с резкой критикой буржуазных склонностей пролетарского правительства, написав о том, что вместо одного роскошного “Линкольна” можно было купить пять недорогих “Фордов”. Смелые выступления стоили Оболенскому жизни. Он был расстрелян в 38-м году.

 Однако еще в начале 30-х годов партия большевиков приняла решение о создании советского лимузина для высших должностных лиц, который бы ничуть не уступал американским. Механиками Путиловского завода был построен автомобиль “Ленинград-1”, полностью скопированный с американского “Бьюика” вплоть до последней детали. Ни о каких лицензиях речи не шло. Теперь это называется пиратством, однако тогда вопрос об авторских правах не стоял. Сталин отверг советский вариант “Бьюика”, даже не взглянув на него. Возможно, причиной того стала его нелюбовь к товарищу Кирову, под руководством которого путиловцы в Ленинграде и создали сей автомобиль. Путиловцам было приказано прекратить эксперименты с автомобилем и заняться производством тракторов.

 И уже московскому заводу ЗИС была поручена разработка автомобиля представительского класса. ЗИС-101 представлял из себя сборную солянку “С миру по нитке”. Машину проектировала американская кузовная фирма “Амби-Бадд”. Она же изготовила штампы и первую партию кузовов в сборе. Советской стороне это обошлось в 1,5 миллиона долларов – огромную по тем временам сумму! Сталин одобрил новый ЗИС, однако его разработчик, конструктор Евгений Вожинский, был впоследствии расстрелян, а сам ЗИС-101 так и не поднялся выше персоналки среднего класса для обкомовских и горкомовских работников. Сам же Сталин ездил на бронированном американском “Паккарде”. Обычно его сопровождали четыре машины, среди которых были все те же ЗИС-101 и знаменитые “эмки”.

 Уже в 42-м в разгар войны окружение верховного главнокомандующего решило, что не пристало лидеру сверхдержавы ездить на заокеанском “Паккарде”, а пора все-таки пересесть на отечественный автомобиль. КБ завода ЗИС подготовило полностью оригинальный автомобиль ЗИС-110, лишь внешне напоминавший “Паккард”. Но к тому времени Сталин уже боялся покушений и думал о необходимости максимально обезопасить свой транспорт. Специальный конструкторский отдел получил заказ сделать бронированную версию этого автомобиля. Берия лично отвечал за его выполнение. На подмосковном военном заводе была отлита специальная бронекапсула, к которой приварили внешние панели кузова. Пуленепробиваемые стекла толщиной 75 миллиметров поднимались и опускались с помощью специального реечного домкрата – обычный стеклоподъемник не был в состоянии этого сделать. 38 таких машин было построено для высшего эшелона советской власти. Это были уже ЗИСы-115, внешне ничем не отличавшиеся от 110-го предшественника. Но это была машина Сталина. В сталинском эскорте таких автомобилей было три. Какой именно он выберет во время поездки, никто не знал – трое водителей находились в постоянной боевой готовности: обе руки на руле с включенной первой передачей, левая нога напряженно удерживала педаль сцепления. Машины Сталина были хорошо утеплены гагачим пухом. Последние годы жизни навязчивая идея о террористическом акте заставляла вождя во время поездок опускаться с сиденья на пол; многопудовая дверь была оснащена специальным замком и закрывалась на цепочку.

 Справедливости ради, нужно также отметить, что, в отличие от Ленина, Иосиф Виссарионович не выделял персональных машин для членов своей семьи. Известен такой случай, когда его дочь Светлана попросила предоставить ей автомобиль из государственного гаража, но он этого не сделал, а дал необходимую сумму на приобретение личного. Любил Сталин преподносить машины и в качестве подарков. Один ЗИС-115 получил от него лидер КНДР Ким Ир Сен. ЗИС-110 Иосиф Виссарионович подарил Русской Православной Церкви в лице Патриарха Московского и Всея Руси Алексия Первого за помощь в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Сталин, как бывший семинарист, отлично знал каноны церкви и лично распорядился покрасить машину в зеленый цвет, так как Патриархи по Великим праздникам служат именно в зеленых мантиях – как бы символизируя торжество жизни над смертью. А с другим автомобилем приключилась любопытная история. В 1953 году Сталин намеревался посетить Польшу, куда и была переправлена машина. Но поездка не состоялась, и автомобиль по распоряжению вождя передали председателю ЦК ПОРП Болиславу Беруту. Тот в 1956 году умер, и до 1984 года на машине никто не ездил. Когда родился план создать в Польше технический музей вооруженных сил, автомобиль передали в распоряжение Польской народной армии. Но до постройки музея дело не дошло, и ЗИС-115 продали частному лицу. Далее следы этой реликвии были потеряны.

 Сталинские автомобили были достойны своего владельца. Они подчеркивали его силу и безграничную власть, одновременно олицетворяя собой целую эпоху. Они являлись гарантом безопасности главы государства и символом престижа великой державы, созданной Сталиным. Хотя, наверное, о реальном могуществе страны куда вернее судить по обилию доступных, практичных, неизношенных машин у ее граждан, нежели по лакированному экипажу ее лидера.

1. **АВТОМОБИЛЬНЫЕ ИГРЫ В ДЕМОКРАТИЮ**

НИКИТЫ СЕРГЕЕВИЧА

 С приходом к власти Хрущева все бронированные машины исчезли. Игрок в демократию, Никита Сергеевич был открыт для народа, а по сему предпочитал кабриолет. После судьбоносного XX съезда ЗИС превратился в завод имени Лихачева, а Хрущев пересел уже на новый ЗИЛ-111. Для встречи почетных гостей использовался ЗИЛ-111В с открытым верхом. Именно эта машина везла в 61-м году Юрия Гагарина в Кремль.

 В любую машину вносят изменения и усовершенствования. Одно новшество связано с первым секретарем ЦК КПСС Никитой Хрущевым. Он поехал с официальным визитом во Францию. Туда для него доставили ЗИЛ, на который он сел, сойдя с трапа самолета, и отправился в резиденцию Президента Франции генерала де Голля, который встречал Никиту Сергеевича на ступеньках. Едва машина остановилась, и дверца открылась, де Голль протянул руку Хрущеву, а тот генералу свою. И вдруг между ними проскочила электрическая искра. Это был заряд статического электричества, возникший от трения хрущевской … о кожаное сиденье. Пришлось зиловцам принимать меры.

 Благодаря особой любви Никиты Сергеевича к аграрному сектору появился ЗИЛ-110П – полноприводной вариант с высокой подвеской и колесами большого диаметра. Его сделали по спецзаказу Хрущева, чтобы он ездил по колхозам, невзирая на бездорожье.

 Автомобили для Хрущева стояли в гараже особого назначения (ГОН). Среди них были и подаренные ему во время зарубежных поездок. Хотя он не был страстным автомобилистом, однако искренне обрадовался подарку французских коммунистов - спортивному “Рено-Флорида”. Наши же автомобилестроители разработали в те же годы модель так называемого народного автомобиля “Москвич-408”. Один из экземпляров подвезли к даче Никиты Сергеевича, и он с удовольствием прокатился на нем до Кремля. Хрущев тоже любил дарить машины, особенно ЗИЛы, которыми гордился. Например, президенту Египта Насеру были подарены два бронированных с пуленепробиваемыми стеклами автомобиля ЗИЛ-115 весом по 5 тонн.

1. **БОЛЬШОЙ АВТОЛЮБИТЕЛЬ Л. И. БРЕЖНЕВ**

 В отличие от всех своих предшественниковЛеонид Брежневхорошоводил машину, чему научился еще в годы войны. Об автомобильной страсти Брежнева ходило много легенд. Стоит лишь отметить, что почти до конца своего правления Леонид Ильич передвигался в ЗИЛе-114. Количество машин сопровождения было значительно увеличено по сравнению с хрущевским эскортом. Среди них выделялся лишь один автомобиль, внешне напоминавший катафалк – ЗИЛ 114Е. Эта была машина скорой медицинской помощи, оборудованная по последнему слову медицинской техники. Скорая неустанно сопровождала Брежнева во всех его поездках. Позднее эти машины широко использовались в Кремлевской больнице. Среди машин сопровождения появились и “Волги”, сделанные по спецзаказу КГБ в Харькове, с двигателями и задними мостами от “Чайки”.

 Куда бы ни приезжал Леонид Ильич с официальным дружественным визитом, наши дипломаты усиленно намекали встречающей стороне, что неплохо бы подарить Брежневу автомобиль. Так и получал до конца дней своих Леонид Ильич “Мерседесы”, “Линкольны”, “Шевроле”, “Рено”, “Роллс-Ройсы”. Не смог генсек отказаться и от скоростного американского “Корветта”, в который по слухам американцы спрятали подслушивающее устройство. Всего в его гаражах стояло около 40 автомобилей, в том числе полученных от немецких и французских товарищей. Отечественные заводы также баловали Брежнева подарками. В декабре 1976 года к 70-летнему юбилею “коммуниста № 1 планеты” была рождена новая “Чайка” (ГАЗ-14). Автомобиль с порядковым номером “1” специально для Брежнева был выкрашен в темно-вишневый цвет.

 Все эти автомобили после его кончины были переданы государству.

6. БОРЕЦ С ПРИВИЛЕГИЯМИ М. С. ГОРБАЧЕВ

 Гонки по Рублевскому шоссе немедленно прекратились с приходом к власти Юрия Андропова. Появляется новый ЗИЛ-4104, но в отличие от своих предшественников он был бронированным. Машина, пережив несколько модернизаций, доживет до Михаила Горбачева. Однако горбачевский ЗИЛ выделялся среди машин сопровождения специальной конструкцией фар. Эту машину нельзя было спутать ни с одной другой. Её знали все сотрудники ГАИ.

 Михаил Сергеевич оказался единственным лидером нашей страны, который был равнодушен к автомобилю. Более того, производство одного из них он даже уничтожил. Эта была “Чайка” второго поколения – ГАЗ-14.

 Каждый автомобиль несет в себе черты своей эпохи. В середине 60-х стала очевидной необходимость замены “Чайки” ГАЗ-13. Её помпезная внешность отлично смотрелась на фоне шпилей знаменитых московских “высоток” и прочих “излишеств” сталинского “барокко”, но никак не вписывалась в улицы с блочными пятиэтажками или стеклянно-бетонными параллелепипедами Калининского проспекта. Когда это поняли в “высоких кругах”, в Горький полетела соответствующая команда. На ГАЗе конструкторы в свое время вывели некую “классическую схему”, согласно которой неизбежно изготовление трех серий опытных образцов: первая – чтобы узнать, как не надо делать, вторая – чтобы узнать, как надо делать, третья – чтобы сделать как надо. Новая “Чайка” прошла все эти стадии по полной программе.

 Всего было выпущено 1120 “Чаек” второго поколения. Последняя покинула заводские ворота 24 декабря 1988 года. В 1989 году, попав в компанию борьбы с привилегиями под горячую руку Михаила Сергеевича, ГАЗ-14 навсегда прекратил свое существование. Машину не просто сняли с производства – была “показательно” разрушена вся технологическая оснастка.

 Представительские автомобили – класс довольно консервативный, мало подверженны й капризам моды. Не исключено, что заложенные в “Чайке” дизайнерские решения после некоторой модернизации позволили бы ей держаться на рынке и сегодня. По крайней мере, спрос на машину существует до сих пор. В 1996 году собирался даже техсовет ОАО “ГАЗ”, где обсуждалась возможность “реанимации” ее производства. Увы, автомобиль, даже самый хороший, - не Храм Христа Спасителя, чтобы возрождать его любой ценой. Хотя “Чайку” с полным основанием можно считать “жертвой политических репрессий”.

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

 Их иронически называют “слугами народа”, а машины, на которых они проносятся с мигалками, распугивая всех, кто едет по сторонам, - “членовозами”. То ли они вечно куда-то опаздывают, то ли попросту демонстрируют окружающим собственную избранность, но так или иначе, популярности им это не прибавляет. Можно, конечно, возразить: зачем большим чиновникам испытывать тяготы рядовых граждан? Так недолго дойти до абсурда – например, заставить всех начальников передвигаться исключительно на общественном транспорте, чтоб были, так сказать, ближе к массам. С другой стороны – как государственным мужам увидеть жизнь граждан из-за темных стекол не сбавляющего скорости лимузина? А как людям поверить в искренность представителей власти, говорящих о поддержке российской промышленности, если они открыто разъезжают в иномарках? Или об отсутствии денег на пенсии и зарплаты бюджетникам, если их шикарные автомобили стоят десятки тысяч долларов? Или о стремлении “отдать все свои силы на благо”, если их тела покоятся на мягких сиденьях комфортабельного салона? Разве власть не должна соизмерять свои атрибуты с уровнем жизни подвластного народа?

 Наверное, когда-нибудь мы придем к тому, что ни один государственный чиновник не посмеет приобрести для своего гаража слишком дорогую машину. Ни один не решится оторвать от дел инспекторов дорожной безопасности, чтобы “расчистить” себе дорогу. Потому что это – некрасиво, нецивилизованно. И, выбирая своих представителей во власть, мы, избиратели, приглядимся и к тому, как и на чем они ездят.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Шляхтинский К. Августейший автомобилист // За рулем, 1994, № 7.
2. Постников Д. Красный свет черному лимузину // За рулем, 1994, № 11.
3. Волгин Л. Гараж особого назначения // За рулем, 1996, № 2.
4. Канунников С. Фестиваль воспоминаний // За рулем, 1997, № 8.
5. Носаков В. Прерванный полет “Чайки” // За рулем, 1997, № 10.
6. Ионес С. Наша автомобильная классика // За рулем, 1998, № 4.
7. Варшавская Е. Чуйкин А. Вельможные авто // За рулем, 1999,

 № 3.

1. Ермалюк Ю. Несколько малоизвестных фактов из истории советских представительских автомобилей / Автобизнес – Weekly, № 46, 26 ноября 1998 г.
2. Успенский В. Тайный советник вождя. Москва, 1989.
3. История кремлевских автомобильных эскортов. Телепрограмма “Совершенно секретно”, 20 апреля 1998 г.

11. Сайт Российского автомобильного музея Д. Ломакова в Интернете. Адрес: http://rosweb.ru/lomakovka.