

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№19

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



ГАЗ-2705 «ГАЗЕЛЬ»
СПЕЦСВЯЗЬ

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 19, 2012
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066,
г. Москва, ул. Александра
Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному
адресу не принимаются.

Генеральный директор:
Николаос Скилакис

Главный редактор:
Анастасия Жаркова

Финансовый директор:
Наталья Василенко

Коммерческий директор:
Александр Якутов

Менеджер по маркетингу:
Михаил Ткачук

Младший менеджер по продукту:
Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
в Федеральной службе
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)

ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,

по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 170100, г. Тверь,
Почтамт, а/я 245, «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

Пожалуйста, указывайте
в письмах свои контактные
данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:
ЗАО «ИД Бурда»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
Юридический адрес: 01032, Украина,
г. Киев, ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор:
Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №16931-5701Р от 19.08.2010

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев,
а/я «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Україна, 01033, м. Київ,
а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7Г,
тел.: (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь,
220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО»,
«Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО
«КТП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная
цена: 279 руб.

Розничная цена:
54,90 грн., 990 тенге

Издатель оставляет за собой
право увеличить розничную
цену выпусков.

Издатель оставляет
за собой право изменять
последовательность номеров
и их содержание.

Неотъемлемой частью
каждого выпуска является
приложение — модель-копия
автомобиля в масштабе 1:43.

Издатель благодарит
за оказанную помощь
в подготовке выпуска
Константина Андреева

Отпечатано в типографии:
Dearprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.

Тираж: 140 000 экз.

ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011–2012

Дата выхода в России: 05.05.2012

1936

Сотрудники фельдсвязи перед выездов на маршрут



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»; 3: © ИТАР-ТАСС;

4–7: частная коллекция Максима Шелепенкова;

8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;

10–11 (все), 13 (верх): частная коллекция Максима Шелепенкова;

12–13 (низ): www.gasavto.ru;

14: © ИТАР-ТАСС; 15: © РИА «Новости»;

последняя обложка: © ООО «Де Агостини».

Современные средства связи позволяют мгновенно передавать информацию на любые расстояния, однако во все времена существовала корреспонденция или некие материальные объекты, требующие, во-первых, передачи «из рук в руки», а во-вторых, сопровождения и охраны на всем пути следования. Доставку посланий государственного значения сегодня осуществляет Фельдъегерская служба, а менее ответственные поручения выполняет Служба специальной связи.



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

В 1939 году Постановлением СНК СССР была создана Служба специальной связи

В России служба гонцов существовала уже во времена зарождения государства, а к XI веку была хорошо отлажена — князь Олег использовал гонцов для связи с соседними племенами.

В древней Руси была введена повинность, которая называлась «повоз», обязывающая предоставлять проезжающим «княжим мужам» «подводных», т.е. сменных коней. Для идентификации государственных гонцов в Киевской Руси с X века был введен специальный знак отличия — щит красного цвета, дающий его владельцу преимущественное право замены лошадей и получения ночлега.

Постепенно выработалась методика, позволяющая осуществлять безостановочное продвижение корреспонденции по маршруту. У дорог, соединяющих крупные политические центры державы с ее окраинами, строились станции, на которых круглосуточно дежурили «связисты» и наготове стояли запряженные лошади. Станции находились на таком расстоянии друг от друга, чтобы всадник мог преодолеть путь безостановочно на максимальной скорости. Послание по эстафете передавалось от одного гонца к другому. Разумеется, наиболее заметные реформы начались в период правления Петра I. Реорганизация всех институтов общественно-политической жизни требовала создания механизма, позволяющего быстро доставлять многочисленные государевы циркуляры на места. И если обычная корреспонденция правительственных учреждений переправлялась через «общегражданскую» почту, то для доставки особо важных правительственных документов были созданы специальные каналы так называемой «необыкновенной», или «чрезвычайной» почты, на службе в которой состояли правительственные гонцы или нарочные военные курьеры.



Несмотря на специальную окраску, автомобили спецсвязи приметными не назовешь

Кроме того, для доставки «стратегической» почты при главнокомандующих армиями были учреждены должности военно-полевых курьеров. Особо важную корреспонденцию из личной канцелярии императора доставляли «кабинет-курьеры», впрочем, таковых штатное расписание предполагало всего 6 человек. На рубеже XVIII–XIX веков, когда Россия вела постоянные войны, что требовало регулярной доставки оперативной военной и дипломатической почты, разрозненные государственные курьерские службы были объединены в единую организацию: 17 декабря 1796 года император Павел I утвердил штат Фельдъегерского корпуса в составе одного офицера и 13 фельдъегерей, который уже в феврале следующего года был расширен более чем

1918

Команда самокатчиков Совнаркома, г. Петроград

1995



Бронированный грузовик на шасси ЗИЛ-4331

вдвое. Впервые в истории система государственной курьерской связи не просто была выделена в самостоятельную военизированную службу, но получила законодательный «фундамент», регламентирующий обязанности «гонцов», их денежное довольствие, образцы военной формы и прочие атрибуты регулярного государственного института.

Более четкой организации деятельности Фельдъегерского корпуса способствовала его передача в январе 1808 года, при императоре Александре I, в ведение военного министра.

Во второй половине XIX века фельдъегерская служба уже являлась своеобразным «сервисом», обслуживающим не только правительство и военные ведомства, но и ряд государственных учреждений. В конце XIX века на смену телеграфу пришли телефон и радиосвязь. Казалось, что Фельдъегерская служба со временем, по мере

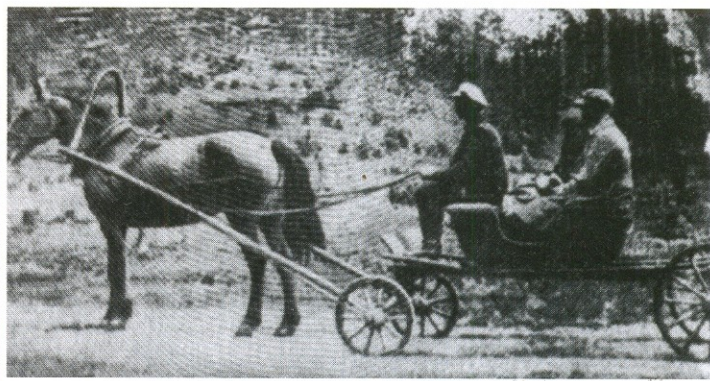
развития дальней связи, утратит свое значение, однако практика показала, что в ряде случаев никакая техника не может заменить человека.

К 1917 году Фельдъегерский корпус стал настолько высокопрофессиональной и узкоспециализированной организацией, что продолжал выполнять свои обязанности и при Временном правительстве, и при большевиках.

В мае 1918 года Фельдъегерский корпус был упразднен, а на его базе создана Служба внешней связи при Управлении по командному составу Всероссийского Главного штаба с штатом в 30 человек. В январе 1921 года Служба внешней связи волилась в состав вновь созданного Фельдъегерского корпуса — на сей раз при Управлении связи Красной Армии. А в 1922 году в общегосударственное, т.е. готовое обслуживать не только органы

1922

Фельдъегери на «гужевом» маршруте



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

ФГУП ГЦСС осуществляет доставку специальной корреспонденции и опасных грузов, в том числе ценных бумаг, драгоценных металлов и оружия

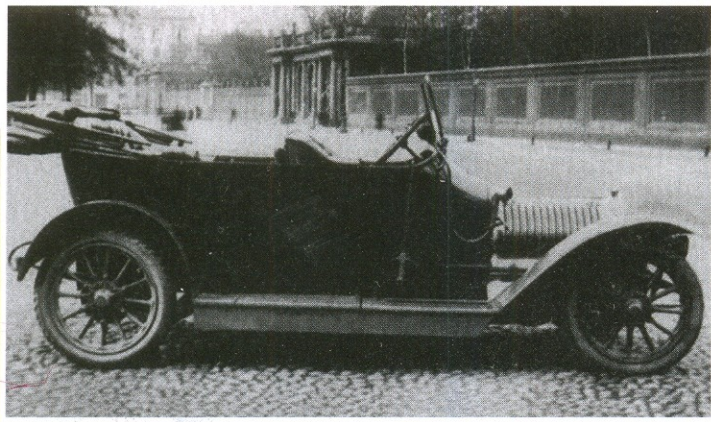
госбезопасности, но и любые политические структуры и государственные учреждения, превратилось бывшее ведомственное «курьерское» подразделение ВЧК. Между Фельдъегерскими корпусами РККА и ГПУ возникла конкуренция и даже некоторая враждебность. В сентябре 1924 года «чекисты» в этом соперничестве одержали безоговорочную победу: Фельдъегерский корпус РККА был упразднен, а его функции переданы Фельдъегерскому корпусу ОГПУ. К 1935 году Фельдъегерская связь ОГПУ-НКВД обслуживала уже 54 тысячи организаций и учреждений страны. В 1939 году Совет народных комиссаров нарушил монополию Фельдъегерского корпуса НКВД, передав часть узурпированных «силовиками» функций в другие структуры. В ведении отдела Фельдъегерской связи НКВД сохранялось обслуживание важнейших государственных и партийных органов с доставкой корреспонденции в крупнейшие республиканские, областные и районные центры. Перевозка ценностей и денег возлагалась на службу инкассации Государственного банка. А для перевозки «от всех ведомств секретной, совершенно секретной корреспонденции и драгоценных металлов от центра до районов и обратно» из состава фельдсвязи НКВД СССР была выделена Служба специальной связи Наркомата связи.

1 августа 1939 года Служба спецсвязи приступила к приему, перевозке и доставке секретных отправок, обслуживанию

советских и партийных органов, предприятий и воинских частей. Из почтовых отделений связи, телеграфа и НКВД в НК Связи были переведены около 12 тысяч фельдъегерей, экспедиторов и руководящих работников, переданы необходимое оборудование, имущество, снаряжение, оружие и транспорт.

О транспорте следует сказать особо. Понятно, что для доставки корреспонденции фельдъегерская служба всегда выбирала самый быстрый и надежный для того или иного маршрута вид транспорта. Если для авиaperевозок иногда организовывались специальные рейсы (хотя курьеры часто пользовались услугами гражданской авиации), то по железной дороге грузы и депеши доставлялись обычными поездами. Изредка — в спецвагонах. Этим объясняется малое количество сугубо автомобильных маршрутов, используемых «правительственными» фельдъегерями. Машина оказывалась наиболее быстрым и эффективным транспортным средством лишь при доставке корреспонденции по городу или в районы. Именно поэтому главным «пользователем» автотранспорта стала «недалекобойная» спецсвязь.

Новая организация оказалась настолько эффективным механизмом, что порой ей поручались «неформатные» задания, далеко выходящие за пределы локального внутреннего сообщения. Например, в мае 1945 года для обслуживания Военной Миссии СССР в Берлине была организована группа спецсвязи, оборудовано



1912

Автомобиль Фельдъегерского корпуса

2010



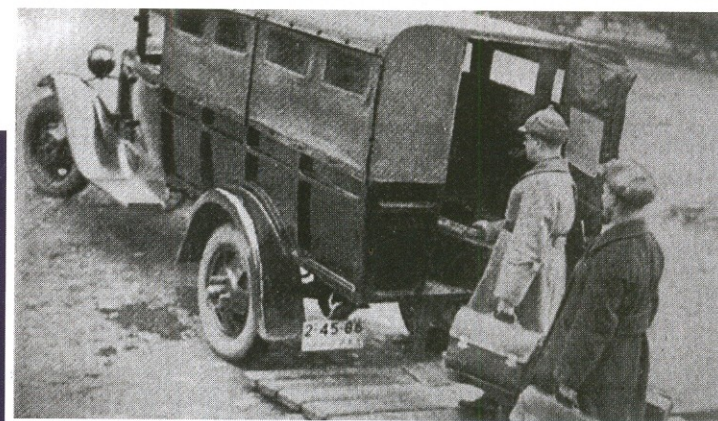
Бронированный *Ford-Transit*
на междугороднем маршруте
(Ярославская область)

помещение, и на выделенных для этой цели самолетах установлена ежедневная авиасвязь Москва–Берлин.

Дальнейшие вехи развития этой службы связаны с административными реформами. 1 июня 1988 года Московский городской почтамт спецсвязи был преобразован в «Главный центр специальной связи» (ГЦСС) с передачей ему оперативного руководства деятельностью всех предприятий спецсвязи страны, а система переведена на хозрасчет. В декабре 1994 года на законодательном уровне в очередной раз

были определены полномочия организации — «Положение о Службе специальной связи Министерства связи Российской Федерации». На сегодняшний день ГЦСС занимает ведущее место в России в сфере перевозки ценных грузов и является равноправным партнером ряда известных зарубежных фирм аналогичного профиля. В соответствии с Федеральным законом от 13.12.1996 № 150-ФЗ «Об оружии» сотрудники Главного центра специальной связи вооружены боевым ручным стрелковым оружием.

1930



Ленинградские фельдъегери перед отправкой на маршрут


АВТОМОБИЛЬ
НА СЛУЖБЕ





ГАЗ-2705 «ГАЗЕЛЬ»

ГАЗ-2705 «ГАЗЕЛЬ»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Главным центром специальной связи создана полная инфраструктура доставки отправок, включающая специальный транспорт и профессионально подготовленный персонал

В службе Специальной связи используются автомобили многих марок и типов, от небольших внедорожников, УАЗ или «Нива», до автопоездов-фургонов, КАМАЗ или МАЗ. Большинство из них оснащены бронированием по 2-му или 3-му классу защиты. Такое бронирование можно отнести к легкому, так как основное назначение всех автомобилей Спецсвязи — перевозка особых грузов и корреспонденции, а тяжелое бронирование «съедает» полезную грузоподъемность машин. Бронирование по 2-му классу (ГОСТ Р 50963-96) обеспечивает надежную защиту от кругового обстрела из пистолета ПСМ или пистолета ТТ (патроны с пулей со стальным сердечником), а 3-й класс бронирования предусматривает защиту от автомата Калашникова с патроном калибра 7,62-мм со стальным сердечником. Первым специальным автомобилем в этой службе можно считать грузовик «Мерседес-Бенц», который появился в Москве после выставки компании «Мерседес-Бенц» в 1973 году. На шасси модели 1313 немецкая фирма «Тиле Бремен» «водрузила» настоящий сейф. В 1984 году на вооружение Спецсвязи поступила большая партия бронированных фургонов на шасси КАМАЗ. Так как тогда еще не существовало отечественных компаний, которые занимались



Доступ в грузовое отделение возможен через задние распашные двери

бы бронированием автомобилей для перевозки ценностей, то «обшивку» заказывали у итальянцев, в компании *Fontauto*. Такие фургоны выделялись в потоке машин не только специальной окраской и бронированными кабинами, но и необычными ребристыми кузовами-фургонами. Передвигались специальные



2005

Бронированный автомобиль «Диса-19122» на базе Chevrolet Niva



Полноприводный автомобиль спецсвязи на базе ГАЗ-27527 «Соболь»

фургоны обычно в колонне, в сопровождении автомобилей ГАИ, что еще больше привлекало к ним внимание горожан. В 90-е годы на вооружение службы стала поступать отечественная техника, подготовленная к перевозке специальной почты уже отечественными производителями. Чаще всего это были бронированные фургоны ЗИЛ и КАМАЗ. На международных трассах Спецсвязи стали появляться автопоезда во главе с тягачами МАЗ.

Сегодня автопарк ФГУП ГЦСС (Федеральное государственное унитарное предприятие «Главный центр специальной связи») заметно обновляется. На смену отечественным автомобилям приходят иномарки, в основном автомобили *Ford (Connect, Transit)*, подготовленные фирмой «ГАС», и *IVECO (Daily, Trakker)* от компании «Диса», но доля отечественных автомобилей все еще очень высока. В последнее время на вооружение Спецсвязи

2009

Бронированный автомобиль «Талер-1975» на шасси UAZ-Pickup от компании «ГАС»



ГАЗ-2705 «ГАЗЕЛЬ»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Специальные бронированные автомобили на базе ГАЗ-2705 «Газель» сочетают в себе большую грузоподъемность и хорошие ходовые качества, что позволяет использовать их для перевозки ценных грузов

стали поступать отечественные автомобили *UAZ Pickup* (на базе *Patriot*), а самыми распространенными остаются различные фургоны на шасси «ГАЗель» и «Соболь». Автомобили этого семейства вместительны и исключительно маневренны, призваны максимально облегчить транспортировку грузов в стесненных городских условиях. Последние обычно используются для курьерской развозки корреспонденции и грузов в черте города. В зависимости от характера перевозимого груза используются как обычные фургоны, так и бронированные (в основном от компании «Диса»). В любом случае, машина имеет несколько рядов сидений, так как все перевозки осуществляются под охраной (в составе экипажа не менее трех человек). При доставке корреспонденции по адресу двое сотрудников покидают автомобиль, а водитель всегда остается на месте. Такова специфика доставки секретной и особо ценной почты.

Помимо пассажирского отсека, у машин Спецсвязи имеется грузовой, доступ в который может осуществляться как изнутри (не обязательно), так и снаружи машины. Последнее часто отличает машины Спецсвязи от аналогичных бронированных

инкассаторских автомобилей, у которых загрузка грузового отсека снаружи не является обязательным условием. Машинам Спецсвязи часто приходится загружаться-разгружаться на дебаркадерах, например, в ЦСС или специальных терминалах, где происходит перегрузка государственной корреспонденции (перевозки на большие расстояния осуществляются железнодорожным и авиационным транспортом).

Все машины Спецсвязи имеют характерную окраску — синий кузов, на который нанесены широкие белые полосы. При этом на машинах отсутствуют какие-либо опознавательные надписи, однозначно идентифицирующие их в потоке, поэтому они чаще всего остаются неприметными для обывателей. Правда, в последнее время на дверцы машин стали наносить символику службы — щит в цветах российского флага и меч на фоне серого орла с распростертыми крыльями. На эмблеме имеется надпись «Спецсвязь России», но выполнена она таким мелким шрифтом, что разглядеть ее весьма проблематично.

Раньше автомобили специальной связи оборудовались проблесковыми маячками синего цвета, дающими право в случае



2010

Бронированный автомобиль «Конт-1952» на базе
Ford Connect



Автомобиль спецсвязи доставил изделия из драгоценных металлов в ювелирный магазин

необходимости отступать от Правил дорожного движения, но благодаря компании по борьбе с привилегиями на дороге, предпринятой в первой половине 2000-х годов, «спецсвязь» лишились «мигалок»

одной из первых. В целом такой шаг оправдан, так как, несмотря на важность поручений, автомобили спецсвязи редко оказываются в ситуации, когда им необходим приоритетный проезд.

2010

Бронированный автомобиль «Клен-19521» на базе
Ford Transit



АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ

■ Киевские князья через своих гонцов поддерживали регулярную связь с Византией, Болгарией и другими соседними странами. В исторической литературе есть сведения, что гонцы киевских князей уже в X веке доставляли «дипломатическую почту» в столицу Византии — Царьград (Константинополь). В 945 году князь Игорь заключил с Византией договор, в котором отдельно оговаривался обмен гонцами между двумя государствами.

■ 17 ноября 1710 года Петром I был учрежден первый в российской истории специальный курьерский маршрут от Санкт-Петербурга до Москвы через Старую Ладугу, Тихвин, Устюжну и Кашин. Почтовыми подводами на этом маршруте не имел права пользоваться никто, кроме правительственных курьеров с государственными письмами императора.

■ Многие помнят стихотворение Маяковского «Товарищу Нетте — пароходу и человеку», но немногие знают, что Теодор Янович Нетте, именем которого назван пароход, был дипломатическим курьером. 5 февраля 1926 года в поезде Москва–Рига на перегоне между станциями Икскюль (Икшкиле) и Куртенгоф (Саласпилс), самоотверженно защищая дипломатическую почту от нанятых иностранной разведкой преступников, советский дипкурьер Теодор Нетте погиб, а его коллега Иоганн Махмасталь был тяжело ранен.



■ По свидетельству древнегреческого историка Геродота, персидские «регулярные» курьеры чрезвычайно эффективно доставляли правительственные распоряжения в самые удаленные провинции империи и осуществляли «обратную связь». Правительственная корреспонденция, посылаемая на расстояние в две тысячи километров, доставлялась конными курьерами за пять-шесть дней. Почта передавалась гонцами от одного к другому. Эта была так называемая эстафетная почта.

■ Постановлением СНК СССР от 17 июня 1939 года фельдъегерская служба была разделена. В ведении отдела Фельдъегерской связи НКВД сохранялось обслуживание важнейших государственных и партийных органов с доставкой корреспонденции в крупнейшие республиканские, областные и районные центры. Доставка корреспонденции в остальные населенные пункты передавалась Службе специальной связи Наркомата связи; перевозка ценностей и денег возлагалась на Службу инкассации Государственного банка. Нетрудно понять, что до этого на фельдъегерей ложились и инкассаторские функции, и функции Специальной связи на местах.

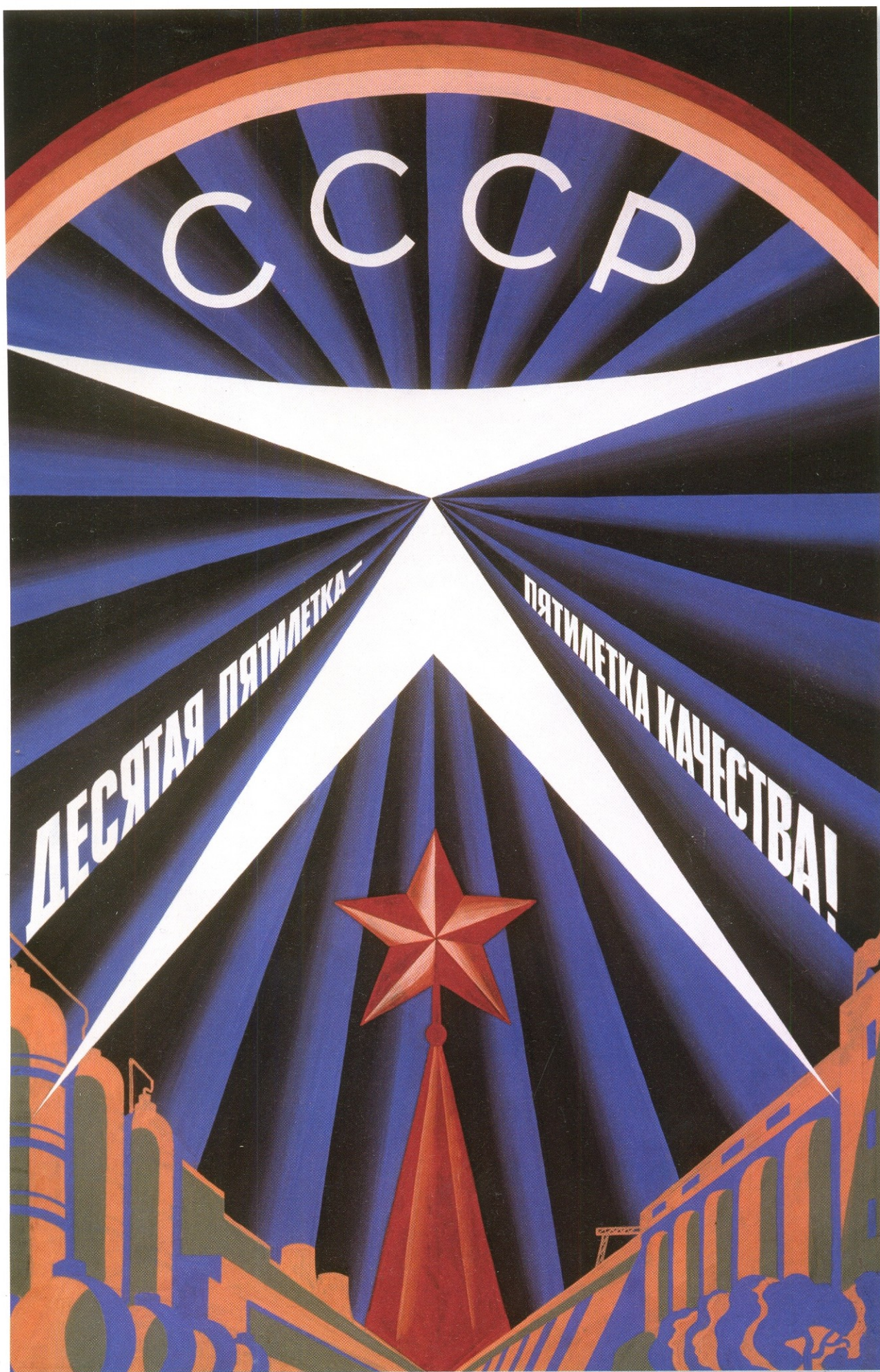
■ В первые годы Советской власти для срочной доставки адресатам правительственной корреспонденции по Петрограду, а после перенесения столицы — по Москве, при Совнарком РСФСР существовала Военная команда самокатчиков, бойцы которой доставляли депеши на велосипедах. Причем команда действовала настолько эффективно, что ее численность увеличилась с 12 человек в 1918 году до 48 в 1920-м. Лишь в декабре 1922 года «военные велосипедисты-курьеры» влились в одно из подразделений Фельдъегерского корпуса ГПУ.

На Казанский вокзал прибыла фельдъегерская почта из Самары. 2006 год



Эмблема федеральной службы фельдъегерской связи (фельдъегерской службы РФ)

■ Понять, чем конкретно в наше время занимается Специальная связь, можно, познакомившись с наиболее яркими заказами, выполненными этой службой в 2011 году: ФГУП ГЦСС обеспечил доставку ювелирных изделий с выставки «JUNWEX Москва», проходившей в Москве в сентябре 2011 года; осуществил доставку и передачу технических средств подсчета голосов (комплексы обработки избирательных бюллетеней (КОИБ-2010) и комплексы электронного голосования (КЭГ)) избирательным комиссиям субъектов Российской Федерации. Санкт-Петербургский центр специальной связи в рамках официальной программы Года России-Италии 2011 осуществил перевозку уникальной фрески XV века «Мадонна на троне с Младенцем, Ангелами и Святými» Франческо ди Джорджо Мартини. 3 марта 2011 года в Санкт-Петербурге прошла конференция, посвященная 150-летию отмены крепостного права в России. В рамках конференции была организована выставка, перевозку экспонатов которой осуществил Санкт-Петербургский центр специальной связи.



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!

СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ
600
рублей
рекомендуемая цена
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ГАЗ-М21Т «ВОЛГА»
ТАКСИ

DeAGOSTINI

ISSN 2223-0440

