**03-273 ГАЗ-24 "Волга" 4х2 4-дверный заднеприводный патрульный автомобиль военной комендатуры Советской Армии, мест 5, вес: снаряженный 1.42 тн, полный 1.82 тн, ЗМЗ-24Д 95 лс, 147 км/час, ГАЗ г. Горький, 1968-85 г. в.**

Охренеть, седьмой десяток живу и не представлял чем приходилось заниматься военной комендатуре.

**Всего один выезд.**

*Автор Гашков Александр Александрович – в 1984-1986 гг. ефрейтор, водитель 133 омсб 6 гв. омсбр. Источник: http://10otb.ru/content/history/casus.*

 Этот случай произошел 18 июля 1984 г. в Западном Берлине во время «Фестиваля огня». Я в то время служил в 133 отдельном мотострелковом батальоне Берлинской бригады водителем «Волги». В числе прочего в обязанности нашего экипажа входили ежедневные выезды в Западный Берлин для проверки несения службы караулом 133 омсб, охранявшего советский мемориал в Тиргартене.

 В тот день в 18.00 мы, как обычно, выехали на маршрут. Я был за рулем проверочной «Волги», рядом сидел командир батальона капитан Денисов, в состав экипажа входили также переводчик лейтенант Карпова и связист Гласс. Подъезжаем к КПП «Чарли», где нас уже ожидают британские солдаты на белом «минивене». Эти парни из английской военной полиции должны обеспечить нам безопасный проезд в своем секторе. Привычно следуем за ними, но при подъезде к мемориалу попадаем в плотную беснующуюся толпу агрессивно настроенных молодчиков. У многих из них на груди свастика. Они плюют в нас, заливают машину пивом и даже пытаются перевернуть. Окна машины закрыты, двери заблокированы. В салоне «Волги» очень жарко. Краем глаза вижу комбата, в ярости сжимающего кулаки. Кажется, он готов рвать фашиствующих подонков голыми руками.

 Попытка отсечь нас от машины английской военной полиции провалилась, мы буквально втискиваемся на территорию мемориала. Командир бригады подполковник Романов уже здесь, его машина выглядит не лучше нашей. Водитель комбрига крепко ругается. Приветствуем друг друга и обмениваемся впечатлениями.

 Следует построение и короткий инструктаж. Личный состав караула рассредоточивается по периметру мемориального комплекса. Толпа вокруг продолжает бесноваться, многие пытаются перелезть через ограду, мы выталкиваем их обратно. Обстановка накаляется до предела. Комбриг матерится, его можно понять, ведь еще немного — и придется дать команду применить оружие. Словно почуяв реальную угрозу этого, толпа отхлынула.

 Однако при этом началась страшная давка, появились пострадавшие. Покалеченные в толпе немцы пытаются укрыться на территории памятника. Принято решение помочь раненым, и через несколько минут они, корчась от боли, лежат на газонах мемориала, а караул оказывает им первую медицинскую помощь. Вскоре бойцы караула помогают пострадавшим добраться до прибывших к мемориалу карет «Скорой помощи». Ночь пролетела быстро, и вот уже последний пострадавший сдан на руки врачам. Служба входит в свое обычное русло. Комбат Денисов улыбается, его бойцы с честью выполнили задачу, отстояли мемориал, дав достойный отпор неонацистским провокаторам.

 Экипаж «Волги» возвращается на маршрут, теперь наш путь лежит в Шпандау, где отбывает пожизненный срок нациситский преступник Гесс. Здесь несет службу еще один караул 133 омсб. Выезжаем с территории памятника. Под колесами хрустят пустые пивные банки и прочий мусор. Комбат дает команду: «Вперед!», и машина, набирая скорость, летит по пустынным утренним улицам Берлина в Шпандау.

 Утром по возвращении в бригаду весь свободный от караульной службы личный состав выстроен на плацу. Командир батальона капитан Денисов приказывает мне выйти из строя. Раздается его команда: «Водителю проверочной «Волги» ефрейтору Гашкову за отличное выполнение боевого задания от лица всего батальона и от себя лично объявляю благодарность!»

 И я, как положено, четко отвечаю: «Служу Советскому Союзу!» Так закончился тот памятный для меня выезд.

*Автор Артем Рубан.*

 Охрана порядка в воинских гарнизонах и поддержание в войсках высокой дисциплины всегда были важнейшими задачами для любой армии. Во многих странах их решала и решает военная полиция. В Советской армии за это отвечал военный комендант гарнизона.

 В начале 18 века воеводы были заменены новым должностным лицом — комендантом. Комендант назначался для поддержания порядка внутри гарнизона крепости, исправного состояния всех ее частей, вооружения и снабжения. В русской армии в мирное время комендант крепости командовал лишь так называемыми «крепостными» полками и батальонами. В военное время он становился не только начальником гарнизона, но и полноправным командиром всех войск, оборонявших крепость. Комендант лично отвечал за оборону вверенной ему крепости.

 Комендантов назначали и там, где войска размещались вне крепостей. Словарь Брокгауза и Эфрона дает такое определение: «Городской комендант полагается в каждом городе и в тех селениях, где расположены две или более отдельные воинские части или команды. Городские коменданты подчиняются главному начальнику военного округа и начальнику гарнизона. Общие обязанности их заключаются в наблюдении за сохранением дисциплины и наружною порядка в войсках и за исправным содержанием караулов, казенных зданий и арестованных воинских чинов».

 Здесь необходимо сказать несколько слов об отличиях между начальником гарнизона и военным комендантом. Начальник гарнизона лично отвечал за поддержание в гарнизоне высокой

воинской дисциплины, за организацию и несение гарнизонной и караульной службы, подготовку и проведение мероприятий местной обороны, за обеспечение необходимых условий для по-

вседневной жизни и обучения войск. Военный комендант подчинялся начальнику гарнизона и непосредственно отвечал за поддержание воинской дисциплины в общественных местах и на улицах, за правильное и бдительное несение службы гарнизонными караулами и патрулями, а также за надлежащее содержание арестованных на гарнизонной гауптвахте. Начальник гарнизона руководил, по сути, всей жизнью гарнизона, а военный комендант был его правой рукой в деле поддержания порядка в гарнизоне.

 В Советской армии коменданты гарнизонов решали, в общем, те же задачи, что и в царской. При этом гарнизон города Москвы, так же, как и в дореволюционные времена, стоял особняком среди

всех других территориальных гарнизонов. Это было связано, во-первых, с положением Москвы как столицы государства, а во-вторых, с большим числом воинских частей и учреждений, находившихся в городе. Количество военных, служивших в Министерстве обороны и Генеральном штабе, а также учившихся в военных академиях, требовало особых усилий по поддержанию порядка в гарнизоне.

 23 июля 1918 г. приказом военного комиссара г. Москвы № 90 было образовано Московское комендантское управление. На него были возложены задачи организации патрульной службы на улицах города; охраны важнейших заводов и фабрик, складов с боеприпасами, продовольствием, обмундированием и топливом, почты, телеграфа, лагерей военнопленных и осужденных и охраны стен Кремля.

 В 1919 г. работники Московского комендантского управления подготовили, но сути, первый официальный парад частей Красной Армии, который прошел на Красной площади 25 мая. С 1921 г. военный парад стал традиционным, и неизменно в его подготовке и проведении участвовало комендантское управление Москвы.

 Постоянно возраставший объем задач, решаемых Московским комендантским управлением, требовал увеличения численности как личного состава, так и транспорта. Если в двадцатые годы

Управление располагало всего несколькими автомобилями, то к началу Великой Отечественной войны в его составе насчитывалось уже 23 единицы автомобильной и мотоциклетной техники.

После введения в городе 20 октября 1941 г. осадного положения количество автомобилей и мотоциклов возросло до 35. К концу войны их число равнялось уже 40. В послевоенные годы численность парка автомототехники Управления коменданта г. Москвы оставалась примерно такой же.

 В 1930-40-е годы основу транспортного парка Московской комендатуры составляли автомобили ГАЗ М-1, ГАЗ-MM и мотоциклы ТИЗ, АМ-600 и М-72. В конце 50-х годов их сменили внедорожники ГАЗ-69 и мотоциклы МВ-750. Это были стандартные армейские образцы —

надежные и неприхотливые, отлично справлявшиеся со своими обязанностями. Однако для сопровождения военных делегаций иностранных государств эта техника не подходила. Здесь требовалось нечто более представительное, нежели джип или мотоцикл. Положение изменилось только в начале 70-х годов. Связано это было с приходом в 1973 г. на должность военного коменданта Москвы генерал-майора Владимира Дмитриевича Серых, участника Великой Отечественной войны, прошедшего путь от командира танка до командира мотострелковой дивизии. Обладая высокими деловыми качествами и организаторскими способностями, он

не знал преград в достижении целей.

 Именно в это время горьковский автозавод выпускал легковые машины среднего класса ГАЗ-24 «Волга». 24-е «Волги» стали поступать в Гараж особого назначения 9-й службы КГБ, автокомбинат Управления делами Совета Министров СССР и на оснащение Краснознаменной московской милиции. ГАЗ-24 выделялись в столичном автомобильном потоке, подчеркивая статус своих пассажиров.

 Генерал-майор Серых, который всегда заботился о престиже Вооруженных Сил, счел, что такой важной структуре, как Управление коменданта г. Москвы, негоже отставать от других госучреждений. Поэтому он оформил заказ на десять новеньких патрульных «Волг». С тех пор комендантские «Волги» стали часто появляться на улицах Москвы. Их использовали для несения службы комендантские патрули, а кроме того, «Волги» сопровождали автомобильные кортежи иностранных военных делегаций. В дни подготовки и проведения ноябрьских парадов на Красной площади для несения патрульной службы по усиленному варианту все эти машины

задействовались практически одновременно.

 Со временем 24-е «Волги» стали использовать в военных комендатурах еще нескольких важнейших гарнизонов, например, Ленинграда и Берлина. Позже компанию «Волгам» составили

внедорожники УАЗ-469Б в милицейском варианте — с жесткой крышей и отделением для задержанных. В Москве «уазиков» насчитывалось три десятка.

 Кроме машин непосредственно Управления коменданта, следует упомянуть и о транспорте Почетного караула. 1-я отдельная рота Почетного караула и 3-й Образцовый военный оркестр Почетного караула, подчиненные военному коменданту Москвы и дислоцированные в военном городке «Лефортово», использовали при решении своих задач десять автобусов ПАЗ-672. Это были вполне обычные автобусы, особое назначение которых можно было определить лишь по надписи «ПОЧЕТНЫЙ КАРАУЛ» на маршрутоуказателе. Позже их вытеснили более современные автобусы: ПАЗ-3205, ПАЗ-4234, НефАЗ-5299.

 В 90-е годы на смену «Волге» и старым «уазикам» пришел УАЗ-3151, а в 2007 г. по специальному заказу Минобороны на Ульяновском автозаводе изготовили небольшую партию

машин, получивших обозначение УАЗ-315109-0000118-00. Их построили на базе армейских джипов УАЗ-315109-0000010-00, находившихся в то время в серийном производстве. Эти автомобили оснастили двигателями УМЗ-4219 объемом 2,89 л, экранированным электрооборудованием и редукторными мостами. Верх кузова сделали металлическим, а внутри оборудовали отделение для задержанных.

**«Волга» ГАЗ-24.**

 В 1968 г. на Горьковском автомобильном заводе была выпущена установочная партия ГАЗ-24 «Волга», а в 1970 г. началось масштабное производство. В отличие от предшествующей модели

ГАЗ-21 «Волга», у автомобиля уменьшилась длина и высота кузова, но увеличилась колесная база, при этом ширина осталась прежней. Все это привело к увеличению вместительности и улучшению комфортабельности «Волги». Большая часть новых «Волг» уходила в такси и госучреждения по распределению. Партия из десяти автомобилей поступила и в Московскую военную комендатуру.

 Самыми представительными машинами гарнизонной комендатуры в советское время стали патрульные ГАЗ-24 «Волга» в специальной окраске, необычной не только для армейских автомобилей, но и для всего остального транспорта. Поскольку в семидесятые годы регламентированной цветографической схемы окраски машин гарнизонных комендатур не существовало, то пришедшие в московский гарнизон «Волги» были выкрашены в синевато-зеленый цвет, как и комендантские «газики». Вдоль бортов проходили красные полосы с желтой окантовкой и надписью «ВОЕННАЯ КОМЕНДАТУРА», тоже желтого цвета. Аналогичная полоса с надписью «КОМЕНДАТУРА» имелась и сзади на торцевой части крышки багажника. Красные полосы с желтой окантовкой нанесли также на капот и крышку багажника. На полосе, которая проходила но капоту, красовался голубой ромб с желтым кантом. Внутри ромба сделали черную надпись «ВАИ» (черные буквы на голубом фоне соответствовали тогдашнему

стандарту окраски машин военной автоинспекции). На передних дверцах имелись опознавательные знаки военной комендатуры: красная звезда, вписанная в круг желтого цвета. В центре звезды на черном фоне помещалась буква «К». Интересно, что эта «звезда» располагалась не по центру передних дверей, а как бы по центру всей машины, за счет чего она была сдвинута немного назад к центральной перегородке, что хорошо видно на фотографиях тех лет.

 Комендантские машины были оборудованы сигнально-громкоговорящими установками чешской фирмы «Тесла» с большой синей «мигалкой». В дополнение к СГУ на крыше устанавливались красные мигающие фонари, а на переднем бампере — дополнительные фары.

 «Волги», так же, как и все другие автомобили комендатуры, были радиофицированы. На территории Управления коменданта г. Москвы работал командный пункт связи дежурного помощника коменданта города со всеми нарядами патрулей, несшими службу на машинах.

 Помимо патрульных «Волг», Управление коменданта г. Москвы использовало «милицейские» УАЗ-469Б-АП с жесткой металлической крышей и отделением для задержанных. Основным цветом для них был не сине-зеленый, а обычный армейский защитный. Кроме того, надпись «ВОЕННАЯ КОМЕНДАТУРА» наносилась нетолько на боковины кузова, но и снизу на рамку ветровых стекол. В довершение перемычка на решетке радиатора между фарами на УАЗах выделялась желтым цветом, а углы бамперов — белым. Сзади на распашную дверь, ведущую в отделение для задержанных, наносился красный ромб с желтой окантовкой, внутри которого в белом круге размещались цифры черного цвета (номер патруля). Не заметить машину в такой «боевой раскраске» в транспортном потоке было просто невозможно, и она невольно вызывала уважение. При этом наУАЗы не устанавливались СГУ и дополнительные фары, кроме стандартной уазовской фары-искателя, закрепленной на боковине капота.

 Официально цветографические схемы для автомашин гарнизонных комендатур были введены лишь в 1985 г. приказом Министра обороны СССР № 17. Однако этот приказ просто легализовал

схемы, которые к тому моменту неофициально существовали уже более десяти лет.

 23 июня 1997 г. Министерство обороны РФ выпустило приказ № 246, которым привело военные регистрационные номера, а также надписи и обозначения на военных машинах в соответствие с новыми российскими ГОСТами. Этим приказом были унифицированы схемы окраски автотранспорта гарнизонных комендатур и войсковых комендантских подразделений. В качестве основного цвета устанавливался защитный. У легковых машин, вернее, внедорожников, вдоль бортов теперь наносили контрастную голубую полосу с белой окантовкой, а на передних дверцах помещали белый круг с черной буквой «К» и красной каймой. Схема окраски грузовиков несколько отличалась: полоса с белой окантовкой шла вдоль грузовой платформы; по оси симметрии кабины наносилась двойная голубая полоса; полностью в голубой цвет окрашивались дверцы кабины. Такая окраска просуществовала до 3 августа 2005 г., когда МО РФ приказом № 300 ввело новые цветографические схемы автомобилей оперативных служб Вооруженных Сил. На легковых машинах комендантских подразделений и гарнизонных комендатур голубую полосу заменили надписью «ВОЕННАЯ КОМЕНДАТУРА», а грузовикам оставили только белый круг с буквой «К».