

Начиная с 1937 года автопарк ГОНа начал пополняться автомобилями марок ЗИС и ГАЗ. В 1941 году личный состав ГОНа был аттестован, получив специальные звания сотрудников НКВД СССР. В военные годы сотрудниками ГОНа осуществлялись поездки с охраняемыми лицами на фронт и в прифронтовые районы, обеспечивалось участие первых лиц государства в международных конференциях (Тегеранская в 1943 году, Ялтинская в 1945 году, Потсдамская в 1945 году).

В послевоенный период гараж укомплектовывался большим количеством автомобилей отечественного производства таких как: ЗИС-110, ЗИС-115 (первый советский бронированный автомобиль), ЗИЛ-111, ЗИЛ-114, ЗИЛ-117, а также ЗИМ (ГАЗ-12), ГАЗ-13, ГАЗ-14.

После попытки покушения на Л.И. Брежнева у Боровицких ворот Кремля 22 января 1969 г., в результате которой погиб сотрудник ГОНа Жарков И.Е., ускорилась работа по модернизации отечественных бронированных автомобилей семейства ЗИЛ.



С конца 1970-х годов в ГОНе эксплуатировались отечественные автомобили представительского класса: ЗИЛ-4104, ЗИЛ-4105, ЗИЛ-41047, ЗИЛ-41049, ЗИЛ-41051, ЗИЛ-41052, ЗИЛ-41072 и ряд других.

После распада Советского Союза в 1991 году основной поставщик ГОНа московский завод ЗИЛ постепенно утрачивал свои бывшие позиции, и на смену отечественным автомобилям пришли автомобили зарубежных марок, в первую очередь «Мерседес» и «Форд».



Гараж особого назначения в 2007 году отметил 100-летний юбилей с момента создания своего предшественника – Собственного Его Императорского Величества гаража, а в 2010 году – 90-летие самого ГОНа.



ГБПОУ «ПЕРМСКИЙ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОЛЛЕДЖ»

Автор: Коротаева Ольга Константиновна
студент 2 курса, специальность «Право
и организация социального
обеспечения»

Руководитель: Едовина Ирина
Геннадьевна

Гараж особого назначения Федеральной службы охраны Российской Федерации

ЧАСТЬ 1

История



История гаража особого назначения

Гараж особого назначения (ГОН) является подразделением Федеральной службы охраны Российской Федерации (ФСО России).

В соответствии с Федеральным законом от 27.05.1996 № 57-ФЗ «О государственной охране» сотрудники ГОНа обеспечивают безопасность при передвижении автомобильным транспортом Президента РФ, Председателя Правительства РФ, глав обеих палат Совета Федерации, других лиц, подлежащих охране, а также глав государств, прибывающих в Россию с официальными и рабочими визитами. Во время поездок по стране и зарубежных поездок глава государства также пользуется автомобилями ГОНа.

История автотранспортного обслуживания первых лиц Российского государства берет начало с осени 1905 года, когда Николаем II было принято решение о приобретении первых автомобилей для царского двора.

18 февраля 1907 г. министр Императорского двора **В.Б. Фредерикс** подготовил записку Императору по временной организации автомобильной части. На записке В.Б. Фредерикс зафиксировал устное распоряжение царя: «Высочайше повелено исполнить». Именно этот документ, получивший высочайшее одобрение Николая II 18 февраля 1907 г., стал точкой отсчета официального существования Собственного Его Императорского Величества гаража, как одного из подразделений Министерства Императорского Двора.

К концу 1910 года в Императорском гараже насчитывалось 22 автомобиля (Делоне Бельвиль – 5 ед., Мерседес – 6 ед., Лесснер – 1 ед., Панхар и Левассор – 1 ед., Серекс – 1 ед., Балтийского завода – 1 ед., Даймлер – 1 ед., поезд Ренар – 1 ед., платформа Даймлер – 1 ед., платформа Дитрих – 2 ед., Бенц – 1 ед., автобус с прицепной платформой – 1 ед.).



В 1911-1912 годах было приобретено еще 14 современных автомобилей различного класса, а к началу 1916 года в Императорском гараже находилось уже 56 автомобилей. Среди них было 9 личных автомобилей Николая II, 2 автомобиля для Свиты, 3 фельдъегерских автомобиля, 15 хозяйственных и 10 автомобилей для придворных. В это же время технический руководитель Императорского гаража А. Кегресс, решая задачу повышения проходимости автомобилей в зимнее время, создал первый в мире полугусеничный автомобиль.



После февральской революции 1917 года и падения монархии весь автомобильный парк Императорского гаража был реквизирован. В соответствии с Постановлением от 9 марта 1917 г. вся материальная часть Императорского гаража была передана в распоряжение Временного правительства.

После октябрьской революции бывший «царский» гараж был подчинен советской власти в лице Военно-революционного комитета. С ноября 1917 года автомобили стали обслуживать В.И. Ленина и Л.Д. Троцкого как руководителей государства.

После переезда в 1918 году Советского правительства из г. Петрограда в г. Москву было сформировано несколько автомобильных хозяйств, обслуживавших центральные государственные органы и организации,



После февральской революции 1917 года и падения монархии весь автомобильный парк Императорского гаража был реквизирован. В соответствии с Постановлением от 9 марта 1917 г. вся материальная часть Императорского гаража была передана в распоряжение Временного правительства.



среди которых в составе Автобазы СНК РСФСР функционировал Гараж В.И. Ленина, который располагался в Московском Кремле.

Приказом по Управлению делами СНК РСФСР от 31 декабря 1920 г. № 13 Ленинский гараж был выделен из состава Автобазы СНК как отдельная самостоятельная единица. Штат служащих гаража составил всего 10 чел. и 5 ед. автомобильной техники. Заведующим гаражом был назначен личный шофёр В.И. Ленина – **Степан Гиль**.

31 декабря 1920 г. считается днем образования Гаража особого назначения и с этого дня главный гараж России исчисляет свою историю. Спустя 10 лет в 1932 году ГОН получил статус Особого гаража Кремля, осуществляющего автотранспортное обслуживание высших советских руководящих работников.

К этому времени старые автомобили, выпущенные в начале XX века и доставшиеся ГОНу в наследство еще от царского гаража Николая II, практически выработали свой ресурс и быстро выходили из строя. Закупки новых автомобилей и запасных частей к ним за границей дорого обходились государственной казне, но руководство страны находило возможность приобретать для нужд ГОНа лучшие образцы автомобилей представительского класса («Кадиллак», «Паккард», «Форд»).

При этом развивалось и отечественное автомобилестроение.



И.В. Сталин, В.М. Молотов, Д.С. Лихачев, А.И. Микоян возле Арсенала Московского Кремля осматривают автомобиль ЗИС-101, 1936 год.