

94(47+57)

X 82

Хорошевский А.

ЗАГАДКИ ИСТОРИИ

Хорошевский А. Ю.



ТАЙНЫ СОВЕТСКОЙ ИМПЕРИИ

СПОНСОРЫ РЕВОЛЮЦИИ • ВОЖДИ ПОД ПРИЦЕЛОМ

• ТАЙНЫ И ЗАГАДКИ ГИБЕЛИ

МИХАИЛА ФРУНЗЕ И СЕРГЕЯ КИРОВА

• ДАМАНСКИЙ, ЖАЛАНАШКОЛЬ • ГИБЕЛЬ ПЕТРА МАШЕРОВА

ГИБЕЛЬ МАШЕРОВА: РОКОВАЯ СЛУЧАЙНОСТЬ ИЛИ...?

Голова
приговор
лидеры элиты
события, какой
бы обстоятельст
условиях не ис
действительно
тебя. С одной
другой — «м
ценитно гаран
тебя.

Естественно
в одном, ну
смотреть на
после 1953-го,
только имела
«небожителей»
Ланца, Катанова
ую и пока не
тара Никиту Хру
случилось с
Но в 1957-м все
группы «лиш
забыро. Но они
из свободе, они
какой-нибудь
Маленков, на
Ворошилов во
стылка, но са
Через пять лет
Бажден от всех
вычеркнуто из
из государствен
1945. Но при

Говорят, что вскоре после смерти Сталина и расстрела по приговору суда 23 декабря 1953 года Лаврентия Берии советские лидеры заключили между собой договор: как бы ни развивались события, какой бы острой ни была политическая борьба, какие бы обстоятельства ей ни сопутствовали — никогда, ни при каких условиях не использовать в этой борьбе последнее средство. Это действительно, это очень удобно, но это может обернуться и против тебя. С одной стороны — «нет человека — нет проблемы», но с другой — «мертвые иногда говорят», и никто не может стопроцентно гарантировать, что это «средство» не обернется против тебя...

Естественно, что этот договор не мог быть зафиксирован ни в одном, пусть даже самом секретном протоколе. Но если посмотреть на историю взаимоотношений партийной верхушки после 1953-го, то кажется, что подобная договоренность действительно имела место, и не одно поколение советских партийных «небожителей» строго ей следовало. В 1957 году Маленков, Булганин, Каганович, Ворошилов и «иже с ними» предприняли первую и пока неудачную попытку сместить с поста первого секретаря Никиту Хрущева. Нетрудно себе представить, что бы случилось с заговорщиками во времена Иосифа Виссарионовича. Но в 1957-м все было иначе. Конечно, члены «антипартийной группы» лишились своих постов, были выведены из состава политбюро. Но они не просто остались в живых, не просто остались на свободе, они получили вполне пристойные и хлебные (по крайней мере, по мерке простого советского человека) посты. Маленков, например, стал директором Усть-Каменогорской ГЭС, а Ворошилов получил должность посла в Монголии. Это была ссылка, но ссылка политическая, а не реальная.

Через семь лет Хрущев «по состоянию здоровья» был освобожден от всех постов. Да, после этого его имя было фактически вычеркнуто из истории СССР, да, за ним и всеми, кто посещал его на государственной даче в Подмоскowie, день и ночь следил КГБ. Но при этом бывший глава государства был, так или иначе,

на свободе, был обеспечен всем необходимым, а КГБ... А за кем, собственно, он не следил в те годы?

Жесткой была и борьба за власть в 1985-м, когда столкнулись интересы «молодых» во главе с Михаилом Горбачевым и партийных «зубров», лидером которых считался глава Ленинградского обкома Романов. В этой борьбе были победители и побежденные, но эти победители, так или иначе, не плясали на костях побежденных. В общем кажется, что все укладывается в эту схему: борьба борьбой, но «последнее средство» — табу. Если бы не событие, произошедшее на трассе Москва—Брест 4 октября 1980 года...

«В 14 часов 35 минут от здания ЦК КП Белоруссии в сторону города Жодино выехала автомашина ГАЗ-13 «чайка», госномер 10-09 ММП под управлением водителя Е. Ф. Зайцева. Рядом с водителем сидел П. М. Машеров, на сиденье сзади — офицер охраны майор В. Ф. Чесноков. Вопреки правилам и соответствующим инструкциям впереди шла автомашина сопровождения ГАЗ-24 обычной окраски, не снабженная проблесковыми маячками. И только сзади, подавая звуковые и проблесковые сигналы, двигалась автомашина ГАИ.

На трассе Москва—Брест шириной до двенадцати метров машины пошли по осевой со скоростью 120 км/ч. Такая скорость рекомендуется службой безопасности, так как, по расчетам, она не позволяет вести по автомобилям прицельную стрельбу. Дистанцию между собой держали в 60—70 метров. За километр до пересечения трассы с дорогой на Смолевичскую бройлерную птицефабрику первая «Волга», преодолев подъем, пошла на спуск. До катастрофы оставались секунды. Грузовик, вынырнувший из-под МАЗа, увидели сразу. Правильно сориентировавшись в ситуации, старший эскорта резко увеличил скорость и буквально пролетел в нескольких метрах от двигавшегося навстречу и несколько под углом грузовика. Водитель Машерова пытался тормозить, но затем, ориентируясь на маневр «Волги», также резко увеличил скорость. Петр Миронович уперся правой ногой в стенку кузова «чайки» и, как бы отстраняясь от надвигавшегося препятствия, выбросил вперед правую руку, отжимаясь от лобового стекла...»

(Из докладной записки Генеральному прокурору СССР следователя по особо важным делам при Генеральном прокуроре СССР В. Калиниченко)

Смерть Машерова потрясла весь Советский Союз. И дело не только в том, что ни до него, ни после него ни один член высшей партийной верхушки такого ранга не погибал подобным образом. Дело еще и в том, что Петр Миронович был в те времена, по сути, единственным действительно популярным в народе партийным лидером. Автокатастрофа на Брестской трассе тогда еще начала обрастать самыми невероятными слухами и домыслами. Тогда все события подобного рода были тайной за семью печатями, не скрывать смерть Машерова как факт не могла даже мощнейшая идеологическая машина, а там, где есть факт, которому трудно дать объяснение, будут и многочисленные версии и предположения. Говорили о том, что Машеров уже в середине того рокового октября 1980 года должен был сменить стареющего Косыгина на посту Председателя Совета министров СССР, а впоследствии заменить и самого Брежнева у руля государства. Но были и другие претенденты «на трон», которых, вполне естественно, не устраивал такой вариант развития событий. Вспоминали в связи с гибелью Петра Мироновича и задержание крупной партии бриллиантов на Брестской таможне, имевшее место незадолго до трагического столкновения на Брестской трассе. Якобы к этим бриллиантам имела отношение Галина Брежнева, патологическая любительница драгоценностей и других дорогих вещей (с этим «увлечением» дочери генсека, кстати, связывали и еще одну загадочную смерть 1980-х — убийство знаменитой актрисы Зои Федоровой). Мол, Машеров знал о том, кому предназначались эти бриллианты, но несмотря на это приказал задержать драгоценности. Этого «самоуправства» в Москве не простили и дали команду на устранение «зарвавшегося» белорусского лидера.

Казалось, что с началом перестройки и гласности, когда были открыты архивы и досье, в том числе и самые секретные, в деле о гибели Петра Машерова будут расставлены все точки над «і». Но этого не случилось. Появлялось множество публикаций, фильмов, журналистских и прочих расследований, а «дело Машерова» по-прежнему оставалось и остается одной из неразгаданных до конца загадок Советской империи. Что же это было — роковое стечение обстоятельств или хорошо спланированное и выполненное политическое убийство? Четкого и однозначного ответа на эти вопросы до сих пор нет. Сразу предупредим читателя, что этого ответа не дадим и мы. Свою задачу мы видим в другом: дать как можно больше информации для размышления, выводы же каждый пусть делает сам. Но прежде чем приступить к этому,

немного информации о том, кто же такой Петр Миронович Машеров и как уроженец небольшого белорусского села добрался до вершин советского политического олимпа.

«Машеров Петр Миронович (родился 13(26).2.1918, деревня Ширки, ныне Сенненского района Витебской области), советский государственный и партийный деятель, Герой Советского Союза (15.8.1944). Член КПСС с 1943. Родился в семье крестьянина. Окончил Витебский педагогический институт имени С. М. Кирова (1939). В 1939—41 учитель физики и математики в Россонской средней школе. С начала Великой Отечественной войны 1941—45 возглавлял подпольную комсомольскую организацию и был одним из руководителей партизанского движения в Россонском районе БССР. С апреля 1942 командир партизанского отряда имени Щорса. С марта 1943 комиссар партизанской бригады имени Рокоссовского. С ноября 1943 1-й секретарь Вилейского подпольного обкома ЛКСМ Белоруссии. В 1944—46 1-й секретарь Молодеченского обкома, в 1946—1954 секретарь, затем 1-й секретарь ЦК ЛКСМ Белоруссии. В 1954—55 2-й секретарь Минского обкома, в 1955—59 1-й секретарь Брестского обкома КП Белоруссии. В 1959—62 секретарь, в 1962—65 2-й секретарь, с марта 1965 — 1-й секретарь ЦК КП Белоруссии. Делегат 19—24-го съездов КПСС. На 22-м съезде КПСС (1961) избирался кандидатом в члены ЦК; на Октябрьском пленуме ЦК КПСС (1964), на 23-м (1966), 24-м (1971) съездах партии избран членом ЦК КПСС. С апреля 1966 кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС. Депутат Верховного Совета СССР 3—5-го и 7—8-го созывов; с 1966 член Президиума Верховного Совета СССР. Награжден 5 орденами Ленина, а также медалями».

Биографическая справка, в данном случае — из Большой советской энциклопедии, позволяет, по крайней мере, в общих чертах проследить хронологию жизни (это издание готовилось еще при жизни Петра Мироновича; в других, увидевших свет после 1980 года, добавлялась скупая строчка: «Погиб в автомобильной катастрофе в 1980 году») государственного и политического деятеля. «Возглавлял, руководил, 2-й секретарь, 1-й секретарь...» Ясно, что человек незаурядный, ясно, что его карьера развивалась стремительными темпами — Машерову нет еще сорока, а он уже возглавляет обком, Петр Миронович еще не от-

праздновал полувековой юбилей — а уже первый человек в одной из союзных республик...

Но ни эта, ни другие подобные справки и биографии не показывают другого — из них не видно Машерова-человека, не понятно, почему любовь и уважение простых граждан к нему были искренними, а не по разнарядке.

Итак, родился Петр Миронович Машеров 13 (26) февраля 1918 года в деревне Ширки Могилевской губернии (ныне Сенненский район Витебской области Беларуси) в семье Мирона Васильевича и Дарьи Петровны Машеро (буква «в» в фамилии появилась позже, в середине 1930-х годов). Что же касается дальних предков, то существует версия, семейная легенда, что прапрадед будущего первого секретаря Белоруссии был французским солдатом, отставшим от своей части во время бегства из России наполеоновских армий в 1812 году. После плена этот солдат якобы остался под Витебском и женился на местной крестьянке. В принципе, история не такая уж и невероятная, особенно для Белоруссии, где, как известно, французские части надолго задержались в попытках переправиться через Березину. Однако каких-либо достоверных документов по этому поводу обнаружить не удалось, и история с французским происхождением Петра Машерова остается красивой, но неподтвержденной легендой.

Жили Машеровы не богато, но и не бедно — крепкий дом, свое хозяйство. По тем временам они считались чем-то вроде сельской интеллигенции — у них была небольшая библиотека, а позже даже появилось пианино. Из восьмерых детей, родившихся в семье Мирона и Дарьи, до совершеннолетия дожили пятеро — Павел (впоследствии — генерал, начальник политотдела штаба Белорусского военного округа), Матрена, Петр, Ольга и Надежда.

Маленький Петр, как и остальные дети, помогал родителям по хозяйству, в голодные тридцатые вместе с отцом и старшим братом Павлом грузил бревна в вагоны, что давало семье возможность хоть как-то выжить. В школе, до которой приходилось идти восемь километров, Петр учился легко, особенно нравились ему математика и физика. В 1933 году Павел Машеров уехал учительствовать в Россонский район и забрал с собой младшего брата. Вскоре Петр поступил на рабфак, а в 1935 году стал студентом физико-математического факультета Витебского педагогического института.

В 1937 году в семью Машеровых пришла беда — поздним декабрьским вечером отца забрали в НКВД. Кто-то донес на

Мирона Васильевича, что он, член правления колхоза, организовал некую секту, в которую «вербует» односельчан. Он был немолодым человеком (тогда ему было 55 лет), к тому же страдающим ревматизмом и пороком сердца, — видимо, тот, кто писал поклеп на Машерова-старшего, на это и рассчитывал: если его и не расстреляют, то он все равно не выдержит условий заключения. Так и случилось: Мирон Васильевич Машеров скончался на лесоразработках 20 марта 1938 года на станции Сухобезводное (Горьковская железная дорога). Официальное сообщение о его смерти семья получила только после войны. В 1959 году Мирон Васильевич был полностью реабилитирован.

Когда случилось несчастье с отцом, Петр учился на третьем курсе пединститута. В те времена клеймо «врага народа» почти всегда приводило и к поражению в правах близких родственников осужденного. Однако Петр Машеров стал исключением из правила, скорее всего потому, что Мирон Васильевич был осужден по более легкой, чем «популярная» в те годы статья «контрреволюционная деятельность». Петру дали закончить вуз и в 1939 году отправили по распределению в Россоны учителем физики и математики в местную среднюю школу. В прессе появлялись сообщения, будто Петр Миронович отрекся от отца, однако это не соответствует действительности. «Отец в 1937 году был арестован органами НКВД и осужден как будто на три года, точно не знаю. В марте 1938 года он умер в лагерях. За что арестован отец и (о)сужден был — установить нам с братом никак не удалось», — эти слова, написанные Машеровым в июле 1942 года в автобиографии при приеме в кандидаты в члены ВКП(б), свидетельствуют, что он не только не скрывал сам факт ареста, но и не пытался сделать вид, что отец ему абсолютно чужой человек и он о нем знать ничего не хочет.

Аккуратный и подтянутый учитель быстро завоевал доверие и уважение местных жителей. Петр Миронович позже любил вспоминать свое пусть и недолгое, но интересное педагогическое прошлое. Машерову удалось выбить необходимое оборудование для кабинета физики, а по вечерам, когда на небе зажигались звезды, он проводил занятия в кружке астрономии. Петр Миронович рассказывал, что многие его ученики смогли поступить в ленинградские технические вузы, причем даже те, кто в Россонах считался чуть ли не двоечником.

Здесь же, в довоенных Россонах, судьба свела Петра Машерова с Полиной Галановой. Познакомились сельский учитель и врач-

стоматолог, как познакомились, наверное, практически все молодые люди в те годы — на танцплощадке. Правда, до свадьбы дело не дошло — помешала война. Полина оказалась в военном госпитале, попала в окружение, но сумела выбраться из него. Некоторое время она жила в поселке Соколище, где до войны недолго работала в местной больнице, а затем перебралась в Россоны. В захваченном фашистами городе Полина встретила свою довоенную любовь. Она стала активно помогать Петру, к тому времени бывшему одним из командиров партизанского движения, в его сложной и невероятно опасной деятельности. Она привлекла в ряды подпольщиков своих подруг и знакомых из числа медработников. Нередко врачебные кабинеты использовались в качестве явок. В мирное время, будучи уже супругой Петра Мироновича, Полина Андреевна вместе с мужем переезжала с места на место, брала на себя все семейные заботы и была надежным тылом для своего супруга. Когда подросли дети, она возвратилась в стоматологический кабинет. Скончалась Машерова в 2002 году.

Что же касается самого Петра Мироновича, то он, как и многие односельчане, в июле 1941 года вступил в созданный в Россонах истребительный батальон. Правда, сразу же после формирования батальон, как и вся Красная армия, был вынужден отступать. В обстановке неразберихи и хаоса, «подкрепленной» бездарностью командования, миллионы советских солдат попали в плен. Не избежал этой участи и Петр Машеров.

В анкетах, заполненных им в военное и послевоенное время, есть две похожие, но различающиеся в деталях версии его пребывания в плену и побега из него. 25 марта 1943 года в личном листке по учету кадров он писал: «Около Пустошки, пробираясь через фронт, попал в окружение, находясь вместе с 51-м корпусом. Попал в плен 23.7.41. При отправке в Германию 31.7.41 бежал с поезда, не доезжая Вильно». В послевоенной же анкете, которая находится в личном деле Машерова в Центральном архиве Министерства обороны СССР, написано: «Отходя с последними частями Красной армии в глубь страны, в районе северо-западнее Невеля около шоссе Невель—Ленинград попал в окружение (22 июля 1941 года) и при попытке перехода линии фронта 24 июля 1941 года попал в плен, откуда через четыре дня, 28 июля 1941 года, бежал».

Как бы там ни было, Машеров вновь оказался в Россонах. Ему удалось связаться с местными (пока еще очень немногочисленными) подпольщиками. По их заданию Петр смог каким-то

образом достать документы и даже устроиться на работу к немцам счетоводом. Было решено, что Машеров останется на оккупированной территории и займется организацией подполья. В начале 1944 года в представлении на звание Героя Советского Союза начальник Белорусского штаба партизанского движения П. Калинин писал: «В обстановке неслыханного террора, когда многие местные работники потеряли веру в победу нашей страны, тов. Машеров с большой решительностью и исключительной осторожностью объединил вокруг себя молодежь м. Россоны... Первый организатор партизанского движения в Россонском районе Витебской области, которое в дальнейшем выросло во всенародное восстание и создало огромный партизанский край в 10 тысяч квадратных километров, полностью сбросивший немецкое иго и восстановивший советскую власть».

Несмотря на некоторую полагающуюся в подобных случаях пафосность, этот документ действительно отражает сложность и тяжесть задачи, стоявшей перед Машеровым. Опасаться надо было как немцев, так и своих — в Белоруссии, как и в любой другой республике, оказавшейся оккупированной немцами, было немало тех, кто переходил на сторону врага. Кроме того, партизанское и подпольщицкое движение контролировалось НКВД и ГБ (об этом, кстати, после войны предпочитали особо не распространяться, однако это действительно было), и «кураторы» от советских органов безопасности были едва ли не более подозрительными, чем гестапо или немецкая военная разведка — чуть что, неудачливый руководитель подполья или командир партизанского отряда исчезал бесследно, а его подвиги приписывались другим.

В этой мясорубке Машеров выжил. И не просто выжил, а сумел сделать неплохую карьеру (о чем он вряд ли тогда думал, по крайней мере, в первые годы войны, когда ее исход был далеко не ясен). В 1942-м, когда оставаться на виду у немцев стало совсем опасно, он ушел в лес, к партизанам. В марте 1943 года Петр Машеров был назначен комиссаром партизанской бригады им. К. К. Рокоссовского, а вскоре, в том же 1943 году он возглавил подпольный Вилейский обком комсомола и вступил в партию. За голову Машерова немцы обещали немалые деньги. В сентябре 1942 года они расстреляли мать Петра Мироновича, сам он был неоднократно ранен. Когда же фашисты были изгнаны с территории Белоруссии, 26-летний Петр Машеров был представлен к званию Героя Советского Союза.

Эта звезда стала поистине путеводной в жизни Петра Машерова. А ведь ее могло и не быть...

Что касается действий Петра Машерова во время войны, немалый интерес представляет еще одна, скажем так, «биографическая справка», а именно подготовленный в 1949 году органами госбезопасности документ, направленный в органы ЦК республики.

«ЦК КП(б)Б проведена дополнительная проверка по вопросу о поведении секретаря ЦК ЛКСМ Белоруссии тов. Машерова П. М. в период Великой Отечественной войны.

Секретарь Молодечненского обкома КП(б)Б тов. Климов, секретарь Ушачского райкома КП(б)Б тов. Василевич (б. секретарь подпольного Россонского РК КП(б)Б), зам. зав. отделом партийных, профсоюзных и комсомольских органов ЦК КП(б)Б тов. Королев (б. секретарь Россонского РК КП(б)Б) подтверждают, чему соответствуют и документальные данные партийного дела тов. Машерова (Молодечненский партархив, ф. № 1, оп 1—33, д. 123), что тов. Машеров, будучи учителем Россонской школы (м. Россоны, Полоцкой области), в начале Отечественной войны вступил в истребительный отряд, а после его роспуска в июле 1941 года пытался перейти линию фронта. При этом тов. Машеров был задержан немцами, помещен в лагерь и при отpravке эшелона на территорию Латвии бежал.

Возвратившись в Россонский район, тов. Машеров устроился работать вначале счетоводом в Россонской «общине» (в захваченном немцами общественном колхозном хозяйстве), а затем преподавателем математики в Россонской школе. Свое пребывание в Россонах и работу в немецких учреждениях тов. Машеров использовал как легальное прикрытие для работы по созданию комсомольской организации из числа учащихся школы и формированию, с помощью этой комсомольской организации, партизанского отряда из числа коммунистов, комсомольцев и беспартийных жителей м. Россоны и окружающих сельсоветов.

В апреле 1942 года тов. Машеров вместе с группой членов подпольной организации вышел из м. Россоны в лес. Созданный тов. Машеровым партизанский отряд им. Щорса в количестве 150 человек 19 апреля 1942 года начал боевые действия.

Тов. Машеров командовал отрядом им. Щорса до марта 1943 г., вел активные боевые действия, был дважды ранен.

В марте 1943 года тов. Машеров был назначен комиссаром партизанской бригады им. Рокоссовского (командир тов. Романов А. В.), в которую вошел отряд им. Щорса. Бригада им. Рокоссовского в соответствии с решением ЦК КП(б) Белоруссии была передислоцирована в Молодечненскую область. В ноябре 1943 года тов. Машеров был выдвинут на работу первого секретаря Молодечненского подпольного обкома комсомола.

Тов. Машеров был принят кандидатом в члены ВКП(б) Россонским подпольным РК КП(б)Б 10 августа 1942 года. В члены ВКП(б) он был принят подпольным Мядельским РК КП(б)Б 25 декабря 1943 года. Вилейский горком КП(б)Б постановлением от 11 ноября 1944 года подтвердил решение Мядельского подпольного райкома КП(б)Б о приеме тов. Машерова в члены ВКП(б).

В партийном деле тов. Машерова имеются написанные им автобиографические документы, свидетельствующие о том, что тов. Машеров сообщил партийным органам факты ареста его отца органами НКВД в 1937 году, задержания его, Машерова, немцами в 1941 году и обстоятельства его работы в Россонах в 1941—1942 году. Правдивость этих данных подтверждается всеми указанными выше товарищами, причем тов. Василевич заявил, что в ходе проверки, которую Молодечненский обком КП(б)Б организовал в 1944 году, была установлена причина ареста отца Машерова в 1937 году — активная сектантская деятельность. Тов. Машеров в это время учился в Витебском пединституте.

Проверкой установлено, что мать тов. Машерова в сентябре 1942 года была арестована немцами, подвергнута пыткам и расстреляна в Россонах. Брат тов. Машерова — коммунист, находился в период войны в Советской армии, а сейчас работает в политуправлении Группы советских оккупационных войск в Австрии.

ЦК КП(б)Б считает, что нет оснований подвергать сомнению поведение тов. Машерова в период Великой Отечественной войны.

Активное участие тов. Машерова в борьбе против немецко-фашистских захватчиков и его последующая руководящая работа в комсомоле достаточны для того, чтобы *оказывать товарищу Машерову политическое доверие*.

Выделенные нами в конце документа слова — это не просто дежурная фраза, это своего рода «путевка в жизнь», разрешение

Машерову делать партийную карьеру. В его боевых заслугах сомнений не было. На счету Петра Мироновича и его подчиненных не просто десятки удачных операций — взорванных мостов, пущенных под откос поездов, разгромленных полицейских участков и т. д. Машерову и другим организаторам подпольного движения удалось создать на оккупированной территории настоящую партизанскую республику — если крупные города контролировались немцами, то во многих отдаленных деревнях и селах власть фактически принадлежала партизанам.

Однако было и другое. В те времена просто пребывание на оккупированной немцами территории могло серьезно поломать человеку судьбу, не говоря уже о партийной карьере. А у Машерова биография — хуже некуда. Сын осужденного за «сектантство» врага народа, пребывание в плену, работа на немцев (да, это было сделано ради подпольного движения, но ведь об этом могли и забыть) и т. д. И тем не менее, Машерова представили к званию Героя.

Петра Мироновича контролировали и проверяли очень долго и очень тщательно — как во время войны, так и после ее окончания. Но Золотую Звезду все-таки дали. По воспоминаниям знавших Машерова людей, например известного партийного деятеля М. В. Зимянина (во время войны — первого секретаря Белорусского комитета комсомола), поначалу руководство Белоруссии просто не знало об аресте отца Машерова и плене самого Петра Мироновича (хотя, еще раз повторимся, он никогда этого не скрывал). Когда же узнали, решили его отстоять. Пантелеймон Кондратьевич Пономаренко, первый секретарь ЦК Белорусской компартии и руководитель Центрального штаба партизанского движения, как и Машеров, личность легендарная, сумел договориться с руководством белорусского НКВД, что дело о факте пребывания Петра Машерова в плену будет закрыто. Представление о присвоении звания Героя ушло в Москву, и вскоре на нем появилась резолюция Сталина: «Согласен».

Послевоенная биография Петра Машерова, как мы уже говорили, напоминает один стремительный и непрерывный взлет по карьерной лестнице. На первый взгляд — это действительно так, однако подводных камней, моментов, когда он мог вылететь из обоймы, в жизни Машерова хватало. В 1946 году он возглавил белорусский комсомол, а через четыре года, в 1950-м, его собра-

лись было снимать с этой должности. За что? За мягкотелость и недостаточную принципиальность. Партизан и боевой командир Петр Машеров так и не сумел приобрести повадки, необходимые «настоящему» партийному начальнику: крутой нрав, строгий начальственный голос, умение смотреть на подчиненных исключительно сверху, а на вышестоящих — только снизу. Тогда за Машерова заступился Николай Патоличев, сменивший как раз в 1950 году на посту первого секретаря белорусского ЦК снятого за различные нарушения Н. И. Гусарова (отвлекаясь немного от темы, отметим, что Николай Патоличев был награжден двенадцатью орденами Ленина — своеобразный рекорд, никем в советской истории не превзойденный).

Да и в 1965 году, когда Машеров стал первым секретарем ЦК Компартии Белоруссии, события могли развиваться и по-другому сценарию. Недавно занявший свой пост Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев рекомендовал бюро ЦК КПБ избрать на должность первого секретаря Т. Я. Киселева. Однако местный «партхозактив» — республиканские руководители и секретари обкомов — проголосовал за другую кандидатуру — Петра Мироновича Машерова. Это был если и не бунт, то по крайней мере акция неповиновения. И Брежнев, хоть, очевидно, и не простив белорусам и самому Машерову такой вольности, все же был вынужден согласиться. В конце концов, совсем недавно в вину снятому со всех постов Никите Хрущеву ставился, среди прочего, его пресловутый волонтаризм и игнорирование мнения товарищей по партии, и Брежневу отнюдь не хотелось повторить его путь.

Интересно, что из Москвы рекомендовать Киселева приехал Кирилл Мазуров, до недавних пор возглавлявший белорусский ЦК, а в 1965-м перешедший на должность первого заместителя Председателя Совета Министров СССР. И именно Мазуров, как свидетельствуют хорошо знавшие ситуацию в Белоруссии люди, был главным инициатором избрания Машерова первым секретарем. Тайная, но очень действенная агитация Кирилла Трофимовича принесла свои плоды. Вообще же Мазурова можно смело назвать добрым гением Петра Машерова. Возглавляя республику, он выделил Машерова из числа других секретарей обкомов, перевел его в Минск. Успехи Машерова, основы того самого «белорусского чуда», прославившие Петра Мироновича, были заложены еще Мазуровым.

Машеров принял Белоруссию в марте 1965 года. Для человека реформаторского склада, пришедшего во власть не только ради

самой власти, это время было весьма удачным. Во-первых, середина 1960-х — время, которое иногда даже считают «второй оттепелью». Так называемые «реформы Косыгина» (Алексей Косыгин в 1964 возглавил Совет Министров СССР) должны были, с одной стороны, покончить с хрущевскими экспериментами с системой управления народным хозяйством, особенно больно ударившими по сельскому хозяйству, а с другой — дать новые импульсы развитию плановой социалистической экономики. На первых порах курс реформ поддерживал тогда еще энергичный и деятельный генсек Леонид Брежнев. И не просто поддерживал, а готов был даже отстаивать их в весьма нелегкой борьбе со своими «соратниками» по политбюро.

На декабрьском Пленуме ЦК КПСС 1969 года Брежнев выступил с большой речью по проблемам управления и развития экономики страны, главным лейтмотивом которой была поддержка реформ. Как стало известно немного позже, эта речь была подготовлена в секретариате генсека без согласования с аппаратом главного идеолога страны Михаила Суслова. Это, а также достаточно резкая критика методов управления страной вызвали неудовольствие со стороны «серого кардинала». При поддержке некоторых членов политбюро он подготовил записку для ЦК, в которой доклад Брежнева квалифицировался как «политически ошибочное действие». Эту записку и споры по ней предполагалось вынести на обсуждение очередного, мартовского 1970 года Пленума ЦК КПСС. Более того, не исключена была и постановка «кадрового вопроса», то есть, называя вещи своими именами, вполне вероятной была попытка смещения генсека со своего поста.

В сложившейся ситуации Брежневу пришлось действовать весьма решительно. Поначалу ему удалось затянуть созыв пленума, а затем он, без сопровождения кого-либо из членов политбюро, выехал в Белоруссию, где тогда под руководством министра обороны маршала Гречко Советская армия проводила ширококомандные учения. Стало ясно, что армия на стороне генсека, и Суслов «с компанией» были вынуждены отозвать свою записку.

В этих разборках советских политических тяжеловесов молодой белорусский первый секретарь ЦК еще не мог играть заметной роли, его поддержка той или иной стороны, по большому счету, ни на что не влияла. Но Машеров фактически занял позицию Брежнева, и это не могло быть не замечено. Возможно, генсек даже простил Петру Мироновичу (как, в общем-то, и всей

верхушке белорусского руководства) ту неприятную ситуацию с его избранием на пост руководителя Белоруссии и предоставил Машерову определенный карт-бланш в проведении «мягких реформ». Впрочем, на этот счет есть и другие мнения.

К отношениям между Леонидом Брежневым и Петром Машеровым мы еще вернемся, сейчас же поговорим о том, что же представляла собой «машеровская республика» — Белоруссия в период с 1960 по 1980 год.

Во многих публикациях и документальных фильмах, посвященных Петру Машерову, Белоруссия 1960—1970-х представлена неким «социалистическим раем», где все жили хорошо и счастливо и не было почти никаких проблем. На самом деле все было несколько иначе. Не стоит преувеличивать и выдавать желаемое за действительное. Белоруссия была одной из советских республик и по уровню жизни не дотягивала до Прибалтики (которая так и не стала по-настоящему советской) и уж тем более ей было далеко до «загнивающего Запада».

Однако среди остальных советских республик Белоруссия действительно отличалась в выгодную сторону. При Машерове были построены или существенно модернизированы предприятия машиностроительной, нефтехимической, электротехнической и других отраслей промышленности, которые и поныне составляют основу белорусской экономики. По некоторым данным, за годы, когда у руля Белоруссии стоял Петр Машеров, национальный доход БССР вырос в три раза. Дефицит и, как следствие, огромные очереди, в белорусских городах ощущались не так заметно, как в других регионах СССР. В Белоруссии не было перебоев с продуктами и товарами первой необходимости, лучше была обеспечена республика и тем, что в советское время было принято относить к предметам роскоши, — автомобилями, различной домашней техникой и т. д. Тем более что многое выпускалось в самой Белоруссии — телевизоры «Витязь» и «Горизонт», холодильники «Минск» были гордостью республики, своего рода ее визитной карточкой, знаком качества. То же можно сказать и о продукции машиностроения — тракторах «Беларусь», грузовиках МАЗ и огромных карьерных самосвалах БЕЛАЗ и др. Естественно, что главная заслуга в этом принадлежала белорусскому народу, но неоспорима и роль Петра Мироновича как организатора и управленца.

Экономические и социальные успехи (пусть, еще раз повторимся, и относительные, но на общем советском фоне все же весьма заметные) были только одним из слагаемых огромной популярности Петра Машерова среди простых белорусов. Петр Миронович был едва ли не единственным советским руководителем, заботившимся о своей популярности. До того момента, как в постсоветском политическом сленге появилось слово «пиар», оставалось еще два десятка лет, но Машеров, казалось, строго следует законам этого самого пиара. Ему действительно было не все равно, что о нем говорят и думают в народе.

В значительной степени это было обусловлено характером Петра Мироновича. Вот что вспоминал Валентин Сазонкин, полковник КГБ, долгое время являвшийся начальником охраны Машерова (незадолго до смерти Машерова он был переведен в Москву в центральный аппарат КГБ): «Служебный кабинет и бумажные дела — не его стихия. Как только начинались полевые работы, сенокос и уборочная страда, он больше времени проводил в автомашине, самолете, вертолете. Выделяемый 9-м управлением КГБ вертолет использовался на всю мощь. Посадки совершались в самых различных точках — там, где трудились люди: на полях, сенокосах, около токов и т. п. Где бы ни приземлялся вертолет, моментально собиралась вся округа и начиналась оживленная беседа с тружениками села». От себя добавим, что в большинстве случаев все эти инспекционные облеты были абсолютно неожиданными для местного руководства. В общем, эта схема классична — из столицы приезжает «добрый начальник» и устраивает разнос, а иногда даже увольняет нелюбимого народом начальника. При этом, в отличие от «классического сценария», Машеров корректен, он редко срывается на крик и не использует ненормативную лексику. Он живо интересуется проблемами людей, оказывает помощь, заставляет своих помощников проконтролировать, как выполняются его поручения и распоряжения. И естественно, что такие «хождения в народ» нравятся простым белорусам. Плюс к этому Машеров практически не пьет (это, кроме прочего, обусловлено и состоянием здоровья — у него большие почки), живет достаточно скромно. В первые годы перестройки, когда прессу буквально захлестнули публикации о невероятном размахе коррупции среди советских партийных боссов (особенно этим «отличались» руководители среднеазиатских и кавказских республик), были попытки найти компромат и на Машерова. Но все они оказались безуспешными — скромность

и честность Петра Мироновича в финансовых вопросах были безупречны.

Помимо экономических и социальных вопросов, первый секретарь любого республиканского ЦК должен был уделять внимание и идеологии. Здесь Машерову приходилось считаться с тем, что в Москве рассматривали Белоруссию как некий полигон для апробации тезиса о постепенном отмирании наций и признаков национальной идентичности при социализме, возможно, из-за культурной и исторической близости белорусов и русских. Супруга Машерова Полина Андреевна вспоминала: «Дома и на работе муж разговаривал на русском языке. Как правило, на нем и выступал. Политбюро ЦК КПСС требовало, чтобы члены и кандидаты придерживались, точнее — проводили линию на сближение народов через русификацию. В Москве критиковали Машерова за белорусский акцент. Поэтому он часто репетировал дома со старшей дочерью, как правильно по-русски сказать то или иное выражение. Привычка все равно давала о себе знать. Ему делали замечания. При этом почему-то не обращали внимания на национальный акцент в речи Рашидова, Кунаева, Шеварднадзе и др.».

Безусловно, Машеров никогда не был приверженцем национальной идеи, да и не мог им быть человек, во-первых, воспитанный на принципах сталинского «интернационализма», а во-вторых, так или иначе вынужденный корректировать свою политику с Москвой. В 1972 году в журнале «Коммунист» появилась программная статья Машерова, в которой он утверждал, что все жители союзных республик, помимо родного, обязательно должны овладеть русским языком, клеймил позором «подвизающихся на империалистических задворках злобствующих националистических отщепенцев», проливающих «крокодиловы слезы» по поводу «русификации». Уже во времена перестройки Машерова неоднократно критиковали за недостаточное внимание к белорусской культуре и языку, и упреки эти, в общем-то, справедливы. Среди явных ошибок Машерова — реконструкция исторической части Минска, в результате которой был уничтожен ряд исторических зданий.

Однако не стоит забывать о том, что при Петре Мироновиче в БССР практически не было серьезных гонений на инакомыслящих и национальную интеллигенцию. В той же Украине, например, при Щербицком в лагеря отправились многие писатели и поэты, причисленные к «буржуазным националистам». В Бе-

лоруссии же работали и публиковались, пусть и не без проблем, такие писатели, как Василь Быков. Не было в БССР и громких процессов над диссидентами. В 1974—1975 годах был разгромлен так называемый «академический осередок» — некая группа ученых, работавших в системе Академии наук БССР, занимавшаяся типичными для диссидентов вещами — публикацией самиздата и т. д. Но дальше увольнения с работы дело, по сути, не пошло — Машеров настоял, чтобы КГБ не раздувало из этого какого-либо громкого процесса. Более того, спустя некоторое время многие из уволенных были возвращены на прежние места работы. И это было, пожалуй, самым массовым и резонансным диссидентским делом в Белоруссии.

* * *

«Белорусская идиллия» закончилась в субботу 4 октября 1980 года. В этот день около половины третьего¹ от здания ЦК Компартии Белоруссии отъехал автомобиль ГАЗ-13 «чайка», госномер 10-09 ММП, в котором ехали водитель Е. Ф. Зайцев, П. М. Машеров и офицер охраны майор КГБ В. Ф. Чесноков. Как уже известно читателю со слов следователя Владимира Калиниченко, «чайку» сопровождали две «Волги» ГАЗ-24: одна — белого цвета, без спецсигналов и специальной окраски — шла впереди, другая, раскрашенная в цвета автомобиля ГАИ и с включенными синими и красными проблесковыми маячками, — сзади.

Некоторые источники утверждают, что прежде чем выехать за город, кортеж Машерова некоторое время петлял по центру Минска, в других же об этом ничего не говорится. Так или иначе, минут через пятнадцать кортеж выехал на трассу Москва—Брест, занял стандартную позицию посередине осевой линии: дистанция — около 70 метров, скорость 100—110 км/ч.

По этой же трассе, но во встречном направлении двигался автомобиль МАЗ-503, принадлежавший Минскому автокомбинату. За ним, на расстоянии 50—60 метров, пристроился самосвал ГАЗ-53Б, груженный тремя с половиной тоннами картофеля. МАЗ ехал не быстро, его скорость не превышала 50 км/ч. Водитель ГАЗ-53Б несколько раз пытался обогнать МАЗ, однако это ему не удалось.

¹ Здесь мы излагаем официальную версию случившегося. Отметим, что данные, касающиеся скорости, времени и др., не всегда совпадают с данными других источников, что будет исследовано нами позднее.

Около 15.00 кортеж Машерова с одной стороны, и два грузовых автомобиля — с другой приблизились к Т-образному перекрестку у деревни Плиса, к повороту, ведущему на Смолевичскую бройлерную фабрику. В этот момент передняя «Волга» сопровождения под управлением водителя Слесаренко оторвалась от «чайки» примерно на 150 метров. Когда в поле зрения появился движущийся навстречу МАЗ, офицеры охраны, ехавшие в этой «Волге», подали в громкоговоритель команду принять вправо и остановиться. Водитель МАЗа команду выполнил. Увидев движущийся за МАЗом ГАЗ-53Б (в этот момент дистанция между грузовиками, по данным следствия, составляла 30—35 метров), команду остановиться подали и ему. Когда самосвал стал принимать вправо, белая «Волга» проскочила перекресток. В этот момент водитель ГАЗ-53Б осознал, что не успевает затормозить и вот-вот врежется в задний борт МАЗа. На скорости около 50 км/ч он резко вывернул руль влево.

В эту секунду в ГАЗ-53Б, внезапно выехавший из-за синего МАЗа, на полном ходу врезалась черная «чайка».

Развернувшись поперек шоссе, она уткнулась левой стороной в самосвал. Удар был такой силы, что кузов ГАЗ-53Б сорвало с места, был поврежден и бензобак, отчего автомобиль загорелся. Из его кабины вывалился человек, который, пройдя несколько метров, обессиленно опустился на обочину. Первым к разбитым автомобилям подбежал водитель МАЗа, затем подлетели и «Волги» сопровождения. Самосвал горел все сильнее. Благо, в этот момент мимо проезжал автокран одной из минских автоколонн. Быстро сориентировавшись, его водитель зацепил тросом горящий самосвал и оттащил его на безопасное расстояние.

Офицеры охраны вытащили из «чайки» окровавленное тело Машерова. Им показалось, что его сердце еще бьется, его быстро перенесли в одну из «Волг». Взывая сиреной, машина на огромной скорости понеслась в Смолевичи, в районную больницу. Но чуда не произошло: Петр Машеров был уже мертв и врачам оставалось только лишь зафиксировать его смерть.

Оставшиеся на трассе люди пытались помочь двум другим находившимся в «чайке» людям. К сожалению, помощь не понадобилась и им — водитель Зайцев и майор Чесноков были мертвы. Из тех, кто пострадал в этой аварии, выжил только водитель самосвала ГАЗ-53Б — его под охраной отправили в ту же Смолевич-

скую районную больницу, куда незадолго до этого привезли уже мертвого Машерова.

После этого прибывшие на место происшествия сотрудники милиции приступили к осмотру разбитой «чайки». В салоне были обнаружены дипломат с металлической пластинкой с надписью «П. М. Машеров», часы «Полет» без стекла, на крышке которых была выгравирована надпись «Тов. Машерову П. М., от МВД СССР 28 мая 1971 г.», мужские ботинки. Из багажника милиционеры достали удочку-«телескоп» производства Полоцкого стекловолоконного завода, две лески с поплавками, два охотничьих ружья, топор, автомобильный инструмент, а также карту Белорусской ССР с заштрихованными участками, обозначающими территории с неблагоприятной экологической обстановкой. Был также проверен пистолет погибшего майора Чеснокова — он был в кобуре, все восемь пуль находились в обойме.

* * *

Некролог, опубликованный в газете «Правда», гласил: «4 октября 1980 года в автомобильной катастрофе трагически погиб кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС, первый секретарь Центрального комитета Компартии Белоруссии, член Президиума Верховного Совета СССР Петр Миронович Машеров. Перестало биться сердце пламенного коммуниста, видного деятеля Коммунистической партии и Советского государства, вся сознательная жизнь которого была отдана делу строительства коммунизма».

Похороны Петра Машерова состоялись 7 октября 1980 года. В последний путь белорусского лидера провожали тысячи людей, причем, и это было очевидно, эти люди пришли на похороны не по указке и разнарядке, а по велению сердца. Гроб с телом был установлен на специальном постаменте на центральной минской площади — площади имени Ленина. После траурного митинга руководители Белоруссии установили гроб на артиллерийский лафет. Процессия двинулась по улицам Минска в сторону Восточного (или, как его называют в народе, Московского кладбища), где и был похоронен Петр Миронович.

На первый взгляд, похороны проходили торжественно и даже помпезно. Однако люди, хорошо знавшие «партийную кухню времен позднего застоя», отметили ряд странностей. Машеров занимал очень высокое место в партийной иерархии, однако из высшего руководства на его похороны прибыли только Михаил

Зимянин, секретарь ЦК по идеологии, белорус по национальности, и первый секретарь ЦК Компартии Литвы Пятрас Гришкявичус. Сам Генеральный секретарь ЦК КПСС ограничился только присланным на похороны венком.

* * *

«Не могу не вспомнить и о том, как родился слух о гибели Машерова в результате заговора и инсценированной автоаварии. Милицейский генерал, возглавлявший службу ГАИ страны, после перепоя прибывший в район происшествия, разговаривая с людьми, глубокомысленно изрекал: «Нет, здесь не все чисто. Похоже, кто-то это подстроил». Мне сказали об этой болтовне работники КГБ, и пришлось довольно круто поставить вопрос о, мягко говоря, несерьезном поведении генерала».

Владимир Калиниченко, которому принадлежат эти слова, конечно, имеет право на свою точку зрения. Однако в действительности разговоры о том, что Петр Миронович стал жертвой заговора «кремлевских геронтократов», не желавших видеть у руля Белоруссии и тем более на каком-либо ответственном посту в Москве «молодого реформатора», начались сразу же после того, как стало известно об аварии на 659-м километре трассы Москва—Брест. И пошли они не из какого-либо одного источника, не от некоего «перепившегося генерала ГАИ», а повсеместно. «Народная молва» твердила о «двух милицейских машинах», перегородивших дорогу машеровской «чайке», люди более осведомленные говорили о странностях, сопровождавших как саму катастрофу, так и события накануне ее.

Ответить на вопросы, что же случилось на брестской трассе, предстояло следствию. Уголовное дело по факту гибели Машерова П. М., Зайцева Е. Ф. и Чеснокова В. Ф. было возбуждено в тот же день, 4 октября 1980 года, спустя буквально несколько часов после аварии. В отличие от похорон Машерова, следствие по факту аварии было организовано по высшему разряду. Из Москвы в Минск прибыли заместитель Генерального прокурора СССР Найденов, старший помощник Генпрокурора Каракозов, начальник управления ГАИ МВД СССР Лукьянов, эксперты Главного бюро судебно-медицинской экспертизы МО СССР во главе с генералом Томилиным, старший следователь по особо важным делам при Генеральном прокуроре СССР Владимир Калиниченко, группа ответственных работников и экспертов КГБ СССР. Естественно, что были привлечены и все лучшие работ-

ники белорусских МВД и КГБ. Официальным руководителем следствия был назначен следователь по особо важным делам при прокуратуре Белорусской ССР Николай Игнатович¹.

Обязательной процедурой расследования подобных дел была и есть судебно-техническая экспертиза. Она, конечно, не позволяет ответить на все вопросы, однако обстоятельства аварии может установить достаточно точно. Первым делом автоэксперты проверили техническое состояние узлов и агрегатов всех автомобилей, ставших участниками аварии. Было установлено, что ГАЗ-13 «чайка», обе милицейские «Волги», а также самосвал ГАЗ-53Б не имели технически неисправных агрегатов и систем, выход из строя которых мог повлиять на безопасность движения и привести к аварийно-опасной ситуации.

Далее было проанализировано поведение водителей. В действиях шофера МАЗа-503 в данной дорожно-транспортной ситуации нарушений требований правил установлено не было. Следствие установило нарушения в правилах проезда спецкортежей в том, что касается оформления автомобилей сопровождения и использования спецсигналов (об этом мы поговорим чуть позже), однако непосредственные действия водителей «Волг» в сложившейся дорожной ситуации были признаны адекватными.

Далее предстояло установить, была ли возможность предотвратить столкновение у водителя «чайки» Зайцева. Эксперты определили, что водитель «чайки» действовал соответственно ситуации и применил торможение с целью предотвращения аварии, о чем свидетельствуют следы на правой стороне трассы. Тормозной путь ГАЗ-13 составил 22,5 метра с небольшим отклонением вправо от осевой линии дороги.

Это означало, что водитель Зайцев не имел возможности предотвратить столкновение путем даже экстренного торможения. Но ведь избежать аварии можно и другим способом, например, применив соответствующий маневр. Следователь Игнатович, не удовлетворившись первоначальными результатами экспертизы, приказал провести дополнительные исследования. В результате

¹ В годы перестройки Николай Игнатович, убежденный сторонник демократических перемен, был избран депутатом Верховного Совета СССР, занимал должность председателя Комиссии Верховного Совета СССР по льготам и привилегиям. После обретения Белоруссией независимости Игнатович стал Генеральным прокурором республики. Скончался он при не до конца выясненных обстоятельствах.

было установлено, что остановочный путь¹ «чайки» составлял не менее 90 метров, тогда как отдаление ее от места столкновения в момент начала пересечения автомобилем ГАЗ-53Б осевой линии могло быть около 70 метров. Это означало, как подчеркивалось в заключении заведующего лабораторией судебно-автотехнических исследований НИИ судебной экспертизы Министерства юстиции БССР Э. Лесневского, что дорожная обстановка в такой ситуации, когда расстояние до помехи меньше остановочного пути, признается аварийной и «действия водителя зависят от его реакции, самообладания, возможности и умения правильно прогнозировать дальнейшее развитие дорожной ситуации с учетом скоростей и направления движения транспортных средств». То есть возможность или невозможность маневра зависят от субъективных факторов, а их оценка в компетенцию судебно-технической экспертизы не входит.

Исправные автомобили, стандартные дорожные условия, сухое дорожное полотно и прекрасная видимость. И четыре водителя, действия которых адекватны в сложившейся ситуации. По крайней мере, они соответствуют правилам, и эти четверо водителей не виноваты в аварии. Значит, получается, что виноват пятый?..

«В сложившейся обстановке при своевременном принятии мер к снижению скорости движения автомобиля ГАЗ-53Б водитель его имел возможность предотвратить дорожно-транспортное происшествие». Такими были выводы судебно-автотехнической экспертизы, проанализировавшей действия водителя ГАЗ-53Б Николая Пустовита. Исходя из дистанции между автомобилями МАЗ-503 и ГАЗ-53Б и скорости их движения на тот момент, когда к ним приблизился спецкортеж и из переднего автомобиля сопровождения прозвучала команда принять вправо и остановиться, следствием было установлено, что водитель ГАЗа имел техническую возможность занять крайне правое положение на проезжей части и остановиться без маневра влево от дальнейшего выезда на встречную полосу. Был проведен следственный эксперимент, в ходе которого было определено, что минимальное расстояние, с которого Николай Пустовит при соблюдении правил безопас-

¹ Необходимо различать тормозной путь, т. е. расстояние, пройденное автомобилем с момента приведения в действие тормозной системы, и остановочный путь — расстояние, пройденное за то время, когда водитель заметил препятствие, т. е. учитывающее время реакции, погодные условия и другие факторы.

ного движения должен был увидеть спецкортеж, составляло 150 метров, что давало ему возможность принять необходимые меры по обеспечению его беспрепятственного проезда.

Таким образом, по мнению следствия, основанному на данных автотехнической экспертизы, действия водителя самосвала ГАЗ-53Б не соответствовали ни правилам дорожного движения, ни сложившейся на момент аварии дорожной обстановке.

* * *

На момент аварии водителю экспериментальной базы «Жодино» Белорусского научно-исследовательского института земледелия Николаю Пустовиту было 32 года. Естественно, что следователи, занимавшиеся расследованием гибели Машерова, биографию Пустовита исследовали вдоль и поперек. И не нашли ни единой зацепки, которая бы хоть как-то указывала на умышленный характер его действий. Получил права в 16 лет, с тех пор его жизнь неразрывно связана с автомобилями. Под судом и следствием не был, проблем с правоохранительными органами никогда не имел (за исключением очень редких нарушений ПДД), в каких-либо связях с криминалом или лицами, «ведущими антисоветскую деятельность», замечен не был. Отец троих детей, младшей дочери на момент аварии на брестской трассе исполнилось полгода. Характеризуется как отличный работник и прекрасный семьянин. Более 40 раз поощрялся руководством за достижения в труде и отличные производственные показатели. Имеет в личном пользовании ухоженное приусадебное хозяйство, автомобиль «Жигули» и мотоцикл. Результаты судебно-медицинской экспертизы показали, что каких-либо психических отклонений у Николая Пустовита не было, алкоголя или наркотических веществ в его крови не обнаружено.

Казалось, трудно было себе представить более неподходящую кандидатуру на роль возможного убийцы Машерова, чем Николай Пустовит. И дело здесь не в безупречной биографии, не в каких-то производственных показателях. Пустовиту было что терять: семья, дети, хозяйство, работа... Что же могло заставить человека в здравом уме пойти на смертельный риск? Ведь даже если бы Пустовит выжил в результате аварии, если бы было доказано, что действовал он преднамеренно, высшая мера наказания ему была гарантирована.

Тогда следователи и занялись поиском этих возможных мотивов и задались вопросом: а не высказывал ли Николай Пустовит

когда-либо недовольства советской властью или, например, не критиковал ли руководство республики? Опросы родственников, коллег по работе, односельчан дали абсолютно отрицательный ответ. И действительно, семья Пустовит, как мы уже упоминали, жила по советским меркам вполне пристойно. Еще одна версия: возможно, у Николая Пустовита были какие-то личные мотивы ненавидеть Машерова или его родственников? Снова начались проверки, которые ничего не дали. Вживую Петра Мироновича Николай видел всего один раз, да и то издалека: глава республики когда-то приезжал в их хозяйство, объезжал поля, знакомился с технологией производства картофеля. Не пересекались и пути Пустовита или его родственников с близкими Машерова.

На допросах Николай Пустовит вел себя адекватно сложившейся ситуации: естественно, нервничал, был подавлен, однако не бился в истерике и, наоборот, не пытался бравировать, мол, смотрите, что я сделал. Он осознавал, что произошло, насколько это было возможно, сотрудничал со следствием. О том, почему же его машина оказалась на пути «чайки» Машерова, Николай говорил следующим образом: «Дорогу, по которой я ехал в день аварии, хорошо знаю. Спокойная езда не вызывала напряжения. Когда я поднял голову, у меня перед глазами был лишь внезапно возникший задний борт «МАЗа». Создавалось впечатление, что «МАЗ» внезапно остановился передо мной. Это заставило меня вывернуть руль машины влево. В моей памяти как бы отложился момент столкновения с препятствием, страшный удар, пламя...»

Мы не случайно выделили одно слово в показаниях Пустовита. Почему Николай повернул руль влево? Ведь опытные шоферы учат своих учеников, что в случае опасности, в случае, если на оживленной трассе вдруг появляется препятствие, то уходить нужно *вправо* — в поле, в кювет, в кусты, даже в лес — все равно это безопаснее, чем наперерез летящим навстречу машинам. На этот вопрос каких-то однозначных объяснений в словах Пустовита нет. Однако он был пусть и хорошим и достаточно опытным, но все же обычным сельским шофером, которого, в отличие от «цековских» шоферов, никто не учил приемам контраварийной езды.

Так или иначе, первоначальная разработка Пустовита никаких результатов не дала. Меж тем к следствию подключились лучшие оперативно-розыскные силы страны. В Минск приехали старший помощник Генерального прокурора СССР Г. Каракозов, следователь по особо важным делам при Генеральном прокуроре СССР В. Калиниченко, группа работников из следственного уп-

равления КГБ СССР. Были пересмотрены сотни архивных документов, следователи беседовали со всеми, кто хотя бы мало-мальски знал Николая Пустовита. Было установлено, что за последний год он никуда из деревни, кроме как по работе, не выезжал, к нему какие-либо подозрительные незнакомые лица не приезжали. Деревня, в которой жила семья Пустовит, небольшая, их жизнь проходила на виду у односельчан, так что спрятаться было невозможно.

Наконец появилась первая зацепка, первый подозрительный момент: 3 октября, за день до аварии, машину Пустовита видели недалеко от места столкновения, причем в тот момент, когда мимо проезжал кортеж Машерова!..

В публикациях и исследованиях, авторы которых придерживаются линии заговора против Петра Машерова, этот факт приводится как одно из основных доказательств этого самого заговора. Что же это было: разведка? Или даже первая попытка покушения, по какой-то причине сорвавшаяся?

Факт действительно подозрительный, и он, естественно, заинтересовал следователей. Когда об этом спросили Пустовита, тот отрицать не стал: да, в самом деле, накануне он видел кортеж Машерова. Когда из громкоговорителя раздалась команда уступить дорогу, он, как и положено по правилам, принял вправо и остановился на обочине, затем продолжил движение. После рейса он купил хлеба для родителей, заехал к ним (они жили неподалеку от него), затем отправился домой, поужинал и лег спать. Родители Николая подтвердили слова сына: он действительно заезжал к ним вечером 3 октября. Не было данных и о том, что Пустовит отлучался из дома в ночь с третьего на четвертое число. На вопрос же, почему встреча с кортежем Машерова произошла недалеко от того места, где на следующий день он столкнулся с «чайкой», Николай ответил просто: так получилось. В конце концов, он ехал по своему маршруту, никуда не отклонялся.

Затем всплыл еще один странный эпизод. Выяснилось, что накануне Пустовиту выдали наряд на перевозку свеклы, и не в Смолевичи, а в совсем другое место. Почему же он выехал на грузовике, груженном картофелем? Оказалось, что машина, которую изначально планировали отправить в Смолевичскую заготовконтору, сломалась, и начальство дало распоряжение поставить первую свободную машину. Ею и оказался самосвал Николая Пустовита. Также следователям показался странным и тот факт, что автомобиль Пустовита выехал в рейс примерно на полтонны

недогруженным. На это Николай ответил, что таким было распоряжение главного бухгалтера, мол, поставку нужно было сделать именно в тот день, и откладывать рейс уже было нельзя. И главный агроном базы, и главный бухгалтер подтвердили слова Пустовита — все было именно так...

Даже самые убежденные сторонники версии умышленного убийства Петра Машерова не верят в то, что Николай Пустовит был глубоко законспирированным агентом КГБ (или какой-либо другой разведки), которого долгие годы готовили ради одной цели: убить руководителя Белоруссии. Значит, возможно, он был «сторонним» исполнителем? Возможно, он действительно был обычным сельским шофером, но которого каким-то образом заставили пойти на страшное преступление? В любом случае, если имел место заговор, то Николай Пустовит вольно или невольно стал его участником, свидетелем. А что делают с нежелательными свидетелями в таких ситуациях? Правильно, их, скажем так, устраниют.

Так или иначе, Николая Пустовита могли убить в первые же минуты после аварии, могли убить по дороге в больницу (водитель сильно пострадал в результате аварии и умер от полученных ран — вполне правдоподобно выглядящая версия), могли убить в больнице, могли убить во время следствия, могли убить уже после него и суда. Но его вытащили из покореженного грузовика, доставили в больницу, оказали необходимую помощь, выставили возле его палаты усиленную круглосуточную охрану, провели следствие и довели его до суда.

Суд, кстати, состоялся в конце декабря того же 1980 года. На скамье подсудимых оказался один человек — Николай Пустовит (за месяц до суда следователь Игнатович за отсутствием состава преступления закрыл дела в отношении других фигурантов — водителя МАЗа Тарайковича и сотрудников ГАИ Ковалькова, Слесаренко, Прохорчика). Николай Митрофанович Пустовит был признан в нарушении правил безопасности движения, повлекших гибель троих человек, и приговорен к 15 годам лишения свободы в исправительно-трудовой колонии общего режима. В данной ситуации это было максимум — более строгим наказанием в те времена была только высшая мера.

Начальство колонии, как вспоминал сам Николай Митрофанович, поначалу относилось к нему достаточно строго, однако вскоре ситуация изменилась — заключенный Пустовит в глазах руководства исправительного учреждения превратился в обычно-

го заключенного. Не было особых проблем у Николая и во взаимоотношениях с другими заключенными.

В 1982 году вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР об амнистии в связи с 60-летием образования СССР. В соответствии с этим указом неотбытая часть срока наказания Николаю Пустовиту была сокращена наполовину. Николай должен был выйти на свободу в 1988 году. Но вышел раньше — 20 июня 1985 года народный суд Круглянского района Могилевской области принял постановление — учитывая добросовестную работу и примерное поведение, стремление искупить вину от содеянного, а также принимая во внимание наличие у осужденного троих детей, освободить Николая Пустовита от дальнейшего отбывания назначенного ему судом наказания. В итоге за решеткой он провел менее пяти лет.

После освобождения Николай Пустовит вернулся в родную деревню. Возможно, кто-то и считал его виновным в смерти Петра Машерова, но только не односельчане. Приняли его нормально, разве что смотрели первое время — не сломался ли он в результате всех этих событий. Не сломался. Устроился на работу, снова стал водить автомобили. А с начала 1990-х годов — уже на своих собственных грузовиках.

* * *

Казалось, что следствие и суд поставили все точки над «і». Однако как в ходе расследования, так и после его завершения оставались вопросы, которые почему-то либо не поднимались следователями, либо на которые так и не было дано вразумительного ответа. Один из таких вопросов: почему Петр Миронович отправился в свою последнюю поездку не на той машине, которая ему была положена по рангу и соответствовала инструкциям и существовавшим в те времена правилам?

Попытаемся внести ясность в этот вопрос и поговорим немного о советской автомобильно-партийной иерархии. В распоряжении руководителей, назовем его так, «выше среднего» звена, то есть секретарей горкомов крупных городов, обкомов и крайкомов в послевоенные годы была исключительно продукция Горьковского автозавода. Вначале это была «Победа» ГАЗ-М20, потом «Волги» — ГАЗ-21, ГАЗ-24 и ГАЗ-3102. «Чайки» — ГАЗ-13, а затем ГАЗ-14 того же Горьковского автозавода — были следующим звеном. И наконец, вершина — автомобили Московского автозавода имени Лихачева — ЗиЛы, знаменитые «членовозы»,

выпускавшиеся в очень ограниченном количестве и предназначенные для высшего руководства.

Тяжелые аварии с участием «партийных» машин происходили регулярно. Некоторые из них для высокопоставленных пассажиров заканчивались трагически. Совсем уж замолчать подобные случаи не могла даже советская цензура, однако информация в прессе ограничивалась обычно словами «трагически погиб такой-то такой выдающийся государственный и партийный деятель» и за пределы конкретной области не выходила.

Тревожные звонки для облеченных властью любителей быстрой езды звучали не раз. В той же Белоруссии, например, в 1970-х в автомобильных авариях погибли два высокопоставленных чиновника. 10 апреля 1970 года в самом центре Минска армейский грузовик ГАЗ-66 на зеленый свет двигался через перекресток проспекта Ленина и улицы Энгельса. В этот момент его водитель услышал визг тормозов, а затем почувствовал страшный удар. На огромной скорости в грузовик врезалась «чайка», в которой ехали заместитель Председателя Совета министров БССР Г. Я. Киселев и прибывшие из Москвы члены комиссии по Ленинским премиям. Как показала экспертиза, в момент, когда водитель «чайки» начал экстренное торможение, скорость машины была более 120 км/ч. У него в запасе было около 30 метров, однако их не хватило, чтобы затормозить или объехать ГАЗ-66. Г. Я. Киселев получил тяжелейшие травмы и через три дня скончался в больнице. Шофер «чайки» также был тяжело ранен, но врачи спасли ему жизнь. Гости из Москвы отделались ушибами и легкими порезами.

В конце 1976 года в Белоруссию с визитом приехал Рауль Кастро, брат Фиделя и в те времена — второй человек в руководстве Кубы. Программа визита включала среди прочего и посещение правительственной резиденции в Беловежской Пуще (той самой, где в 1991 году были подписаны знаменитые соглашения, поставившие точку под существованием СССР), после чего Рауль вместе с семьей должен был вылететь в Ташкент. Однако погода испортилась, и кубинским гостям пришлось задержаться. Наконец 26 декабря было принято решение все-таки лететь в Узбекистан, хотя присутствовавший на правительственном аэродроме, расположенном возле резиденции, командующий авиацией Белорусского военного округа Леонид Беда пытался отговорить Кастро от полета. Когда самолет с трудом взлетел, провожающие во главе с Машеровым вздохнули с облегчением. Даль-

ше встал вопрос, как развезить присутствовавшее в Пуще все высшее руководство Белоруссии — вертолетами или на машинах. Тут уж летчики буквально на дыбы встали, заявив, что лететь на вертолетах в такую погоду опасно. Одна за другой с правительственной дачи стали выезжать — как обычно, на огромной скорости, несмотря на непогоду, — черные «чайки». Среди них была и машина Председателя Верховного Совета республики Федора Сурганова, к которому подсел Леонид Беда. Эскорт ГАИ почему-то сопроводил «чайку» только до границы Брестской и Минской областей. Позже стало известно, что машина на скользкой дороге слетела с трассы. Федор Сурганов и Леонид Беда погибли...

Причины этих аварий были, в общем-то, банальны. Пассажиры черных «Волг» и «чаек» всегда спешили по своим делам «государственной важности» (даже если речь шла о поездке в баню на загородной даче), и их водители, пользуясь абсолютной неприкосновенностью со стороны ГАИ, гнали на полную катушку. Меж тем «газовские» автомобили хоть и были несбыточной мечтой простых советских людей, с точки зрения безопасности являлись настоящими «гробами на колесах». Даже опытным водителям обкомовских и горкомовских гаражей было нелегко управлять тяжелыми неповоротливыми «баржами», которые на высокой скорости буквально плавали по дороге. При этом в «Волгах» отсутствовали средства пассивной защиты, которые сейчас являются атрибутами практически любого современного автомобиля, — подушки безопасности, всевозможные системы стабилизации и т. д. Оставались разве что ремни безопасности. Но этими «веревками» нечасто пользовались даже простые автолюбители, что уж говорить о тех, кто был «равнее равных».

Машеров, в бытность чиновником городского и областного масштабов, также пользовался для разъездов «Волгами». Мы не знаем, случались ли с Петром Мироновичем в этот период его биографии какие-либо дорожные происшествия, но даже если они и были, то он их благополучно пережил. И перешел на другой уровень, республиканский, где, в соответствии все с той же иерархией, ему были положены другие автомобили. Как первому секретарю республиканского ЦК и кандидату в члены политбюро — Зил-115, причем в бронированном исполнении.

Об «автомобильной» жизни Петра Мироновича вспоминала его дочь Наталья в интервью газете «Белорусские новости»: «В Молодечно папа был комсомольским работником. Много ездил по селам, и мама сильно волновалась. Ведь это была Запад-

ная Беларусь. Там было много бандитов. Папу спасал «москвич». Потом была «победа». Потом «Волга». Одна, вторая... Потом «ЗиМ»¹. Я эту машину хорошо помню. Она, как и «чайка», была очень большой. На ней мы переезжали из Бреста в Минск, когда папа стал секретарем ЦК. Помню, что ехали последним рейсом на этом «ЗиМе». В него вместили все оставшиеся вещи. Всю дорогу на меня валился фикус. А потом у нас лопнуло колесо. Но все обошлось. Машина была тяжелой и устойчивой. Потом была «чайка», но в повседневной жизни папа ездил на «Волге». Пока не стал кандидатом в члены политбюро. На этом отсебятина закончилась. Кандидат в члены политбюро был обязан ездить на «Зиле» все время.

Зил-115, впоследствии переименованный в Зил-4104, — это вершина советского автопрома, пожалуй, единственный советский автомобиль, который по уровню технического оснащения и комфорта соответствовал зарубежным аналогам или, по крайней мере, был очень к ним близок. Но не это важно, главное, что этот автомобиль в столкновении даже на очень высоких скоростях мог защитить своего высокопоставленного пассажира. Правда, здесь есть одно «но». Авторы едва ли не всех исследований и расследований «дела Машерова» довольно-таки безапелляционно утверждают, что Зил давал чуть ли не стопроцентную гарантию защиты при любых столкновениях. Это не совсем так. Броня броней, а законы физики никто не отменял. Максимальный уровень безопасности может быть достигнут при соблюдении ВСЕХ правил этой самой безопасности. Чего, надо сказать, Петр Мионович и сопровождавшие его люди не делали, садясь как в бронированный Зил, так и в обычную «чайку». Голове пассажира, которая при столкновении на высокой скорости и не пристегнутых ремнях безопасности неминуемо ударится либо о лобовое стекло, либо о переднюю панель, в общем-то, все равно, бронированный автомобиль или нет — тяжелые травмы гарантированы. Равно как и серьезные повреждения других органов при ударах незакрепленного тела о выступающие части салона. Хотя действительно, при прочих равных, бронированный Зил обеспечивал достаточно высокий уровень защиты своих пассажиров.

Однако, как наверняка помнит читатель, во всех протоколах и материалах, касающихся аварии на брестском шоссе 4 октября

¹ То есть ГАЗ М-12; Горьковский автозавод долгое время именовался «Завод имени Молотова» (ЗиМ).

1980-го, значитесь другой автомобиль — «чайка», причем не ГАЗ-14, которая выпускалась в те годы, а старая, уже снятая с производства ГАЗ-13.

Почему же Петр Миронович выехал в ту роковую поездку на «чайке», а не на ЗиЛе? По этому поводу в источниках есть две версии. По одной из них, Машеров, не любивший помпезности, просто предпочитал пользоваться старой верной «чайкой», а не огромным «членовозом». По другой — ЗиЛ Машерова накануне отправили в ремонт и к 13.00 того дня починить не успели. И тогда было принято решение подать «чайку». Была ли планируемая поездка настолько срочной, что не было никакой возможности немного подождать или вообще отложить на следующий день? Почему охрана Машерова, первого человека одной из союзных республик, кандидата в члены Политбюро ЦК КПСС, грубейшим образом проигнорировала одно из важнейших требований по обеспечению его безопасности? И почему это не нашло отражения в материалах следствия? Те, кто считает гибель Машерова несчастным случаем, находят ответы на эти вопросы в стечении обстоятельств и ставшей привычной халатности. Иная точка зрения — все это звенья цепи заговора против первого секретаря ЦК КП Белоруссии.

Еще один немаловажный аспект, имеющий непосредственное отношение к событиям 4 октября 1980 года, — эскорт сопровождения. Нужен или нет «чистильщик» (так иногда работники спецслужб называли машину, которая шла впереди «объекта» и должна была «расчищать» дорогу) — на областном или городском уровне это зависело, в общем-то, от конкретного руководителя. Кто-то любил ездить так, чтобы все видели, что едет «большой человек», и машина с мигалками была непременным атрибутом таких поездок. Другие же предпочитали обходиться без лишней помпы. К числу последних относился и Машеров. Но на уровне республиканского ЦК и тем более союзного политбюро рассуждения «хочу — не хочу» уже не работали. Существовали строгие и определенные инструкции, определявшие порядок проезда высших лиц государства, например приказ министра внутренних дел № 0747 от 1974 года. Кроме того, с 1 июля 1980 года были введены в действие новые «Правила дорожного движения», в которых, кроме прочего, был определен порядок движения на дорогах автотранспорта специального назначения, то есть так называемых спецкортежей.

Теперь они обязаны были двигаться в сопровождении автомобилей ГАИ, имевших специальную окраску и снабженных

мигалками, из которых не менее одной — красного цвета. По этим Правилам, водители встречного транспорта при разъезде с автомобилями специального назначения должны были «остановиться на тротуаре или на обочине, а при их отсутствии — у края проезжей части».

В соответствии с этими инструкциями и правилами любая поездка руководителя такого ранга, как Машеров, должна была рассматриваться как проезд спецкортежа. А значит, машина сопровождения должна была иметь спецокраску и спецсигналы.

Вопрос «а были ли выполнены эти инструкции?» среди прочих одним из первых заинтересовал следователя Николая Игнатовича. Собственно говоря, и без особых расследований было ясно, что инструкции в данном случае были нарушены, и нарушены грубо. Белая «Волга» ГАЗ-24 с номером 01-31 МИК, которая шла впереди «чайки», не соответствовала требованиям ГОСТа «Транспортные средства оперативных служб». Меж тем было известно, что в распоряжении группы сопровождения был автомобиль с номером 01-83 МИК, который этим требованиям соответствовал.

Следователь Николай Игнатович вызвал на допрос командира группы сопровождения старшего лейтенанта Ковалькова. На вопрос, был ли в момент столкновения на «Волге» включен проблесковый маячок, Ковальков ответил, что нет. Когда же Игнатович спросил почему, ответ был простым и одновременно невероятным: потому что его там не было...

Дальнейшие разбирательства показали, что это было делом привычным. Машеров не любил шумихи вокруг своей персоны, и поэтому в обычных, повседневных поездках с ним ездили «Волги» без специальных сигналов. В службе охраны пытались возражать, однако затем сдались — спорить с Петром Мироновичем, при всей его внешней мягкости, было бесполезно.

Есть еще один момент, который следствием был расценен как халатность ответственных работников (и, подспудно, без афиширования, как часть системных нарушений правил проезда спецкортежей, имевших место в Белоруссии при Петре Машерове). Для тех же, кто считает, что Машеров погиб не случайно, это еще одно доказательство заговора против лидера БССР. Итак, согласно действующим тогда правилам и инструкциям, обо всех (!) перемещениях первого секретаря белорусского ЦК должно было быть поставлено в известность руководство ГАИ. О маршруте Машерова заблаговременно (!) должны были быть проинструк-

тированы руководители ГАИ тех районов, по которым предполагался проезд спецкортежа. Но этого сделано не было. Не были предприняты соответствующие меры по обеспечению проезда, не были поставлены посты в тех местах, где кортежу могла угрожать какая-либо опасность. Более того, о том, что на московской трассе появилась машеровская «чайка», не был проинформирован дежурный ГАИ Минского облисполкома. А это уже не просто нарушение инструкций — это грубейшее игнорирование всех существовавших тогда правил, писанных и неписанных.

* * *

Еще один вопрос, который по-прежнему остается одной из загадок дела Машерова: а куда, собственно, ехал Петр Миронович в тот роковой день? Согласно официальной версии, руководитель Белоруссии отправился осмотреть, как проходит уборка картофеля в районах, а затем собирался провести совещание в Борисовском райкоме партии. Накануне в «Правде» появилась статья, в которой были критические замечания по поводу состояния дел в сельском хозяйстве Белоруссии, и такая поездка выглядит, на первый взгляд, вполне логичной. Однако если более внимательно посмотреть на дату и время поездки, то логика ее становится уже не столь явной. Октябрь — довольно позднее время для картофеля. Более того, 4 октября 1980-го, как мы уже упоминали, выпал на субботу. Она хоть и была рабочей (из-за переноса рабочего дня в связи с Днем конституции, отмечавшимся 7 октября), но, как это обычно бывало и бывает в таких случаях, «короткой». А Машеров при этом едет в район наблюдать за уборкой картофеля, которой в это время уже вряд ли кто-то занимается и собирается в короткий рабочий день накануне праздников поздним вечером (пока он доехал бы до полей, пока осмотрел их, пока приехал бы в Борисов — времени прошло бы немало, а ведь в три часа дня он только еще ехал по брестской трассе) проводить совещание... Это было не в его духе, не в его стиле руководства.

Так куда же ехал Машеров, если не на картофельные поля? В некоторых источниках утверждалось, что он якобы ехал в Борисов поздравить с 80-летием одну из своих школьных учительниц. В других публикациях описывается похожая ситуация, правда, вместо учительницы упоминается некая подпольщица, с которой Машеров был знаком еще со времени, когда он жил в Россонах. Третьи же, не приводя, правда, каких-либо доказательств, говорят, что Машеров ехал на какую-то очень важную

для него встречу, отчего и наводился весь этот флер с «картофельной инспекцией».

Немало вопросов вызывает и поведение Машерова накануне аварии. Вячеслав Кебич, возглавлявший в то время ряд крупных заводов, а в 1990-м ставший первым премьер-министром Республики Беларусь, в своей книге вспоминал: «Зная о завязавшей вокруг него подковерной борьбе, Машеров наверняка хотел побыть один, поразмышлять. Накануне, это известно из достоверных источников, он провел в одиночестве ночь на даче в Дроздах, сжигал там какие-то бумаги. Что это были за документы, не знают даже его родные».

Нет единого мнения и по поводу того самого дипломата, который, как уже знает читатель, был обнаружен в разбитой «чайке» Машерова. В фильме «Убить реформатора», снятого в рамках цикла «Следствие вели...» с Леонидом Каневским, и некоторых источниках утверждается, что этот чемодан видели, когда Машеров садился в «чайку» возле здания ЦК КПБ, а уже на месте аварии он бесследно исчез. Причем Петр Миронович держал его в руках, чего раньше за ним не наблюдалось — обычно дипломат нес охранник. Естественно, само собой напрашивается вывод, что в дипломате находились некие сверхважные документы, которые, возможно, даже стали одним из мотивов убийства Машерова. Однако исследования ничего об исчезновении чемодана Машерова не говорят, просто ссылаясь на то, что его наличие зафиксировано в протоколе осмотра места аварии.

* * *

А теперь поговорим еще об одном аспекте данного дела, а именно о том, насколько хороша (как бы цинично это ни звучало) автокатастрофа как способ политического убийства. Если в дорожно-транспортном происшествии гибнет известный государственный, политический или общественный деятель, то, каковыми бы ни были результаты официального расследования, всегда появляются версии о том, что все это — неслучайно и было кем-то подстроено. Самый известный пример подобного происшествия в мировой истории — это, конечно же, гибель принцессы Дианы и ее спутника, сына египетского миллиардера, Доди аль-Файеда. Об аварии, произошедшей 31 августа 1997 года в Париже в тоннеле перед мостом Альма, исписаны уже, наверное, тонны бумаги, но все, по сути, остается на своих местах: есть официальное заключение, в котором говорится, что авария «мер-

седеса» стала результатом несчастного случая, но есть и общественное мнение, считающее, что английская принцесса и ее египетский возлюбленный стали жертвами хорошо спланированного спецслужбами заговора.

«Громкие» автокатастрофы были и в истории независимой Украины. Самая известная из них произошла 25 марта 1999 года на трассе Борисполь—Золотоноша. Автомобиль «тойота» на высокой скорости столкнулся с КамАЗом. Находившиеся в «тойоте» лидер Народного Руха Украины Вячеслав Чорновил и его водитель Евгений Павлов погибли. Далее были долгие годы расследований, таинственная смерть одного из главных свидетелей — водителя КамАЗа, и все та же ситуация — официальная версия о несчастном случае и неофициальные, утверждающие, что один из самых известных политиков Украины был убит.

Что же касается советской истории, то, как мы уже говорили, любая автокатастрофа с участием высокопоставленных и известных лиц была тайной за семью печатями. Только уже после развала Союза стали появляться сведения об авариях, обстоятельства которых были весьма подозрительными.

...В июле 1922 года на Верийском спуске в Тбилиси под колеса грузовика попал велосипедист, который вскоре скончался от полученных травм. Об этом происшествии долго говорили в столице Грузии, ведь погибшим был не кто иной, как Симон Аршакович Тер-Петросян, он же Камо, — личность легендарная, профессиональный революционер, организатор так называемых «эксов», то есть «экспроприаций», или же, называя вещи своими именами, бандитских налетов и ограблений, деньги от которых шли в партийную кассу РСДРП. Столь же загадочными, не до конца раскрытыми и неоднозначными были и обстоятельства последней велосипедной прогулки товарища Камо. Во-первых, сама вероятность столкновения с автомобилем, коих тогда в Тбилиси было не больше ста, была ничтожна мала. А во-вторых, злополучный грузовик принадлежал... местной ЧК (так, по крайней мере, утверждали некоторые источники). В общем, смерть Тер-Петросяна вызвала немало слухов, и в этом нет ничего удивительного. И прежде всего касались они товарища Сталина, который долгое время руководил «экспроприаторской» деятельностью Камо, а затем решил убрать нежелательного свидетеля. С другой стороны, Сталин в те времена все же еще не был всемогущим вождем, чтобы безнаказанно организовывать подобные

покушения, да и принадлежность грузовика ЧК как-то уж слишком явно выдает возможного заказчика.

...В 1939 году появились сообщения, что в районе Цхалтубо погибли полпред СССР в Китае И. Т. Бовкун-Лагунец и его жена. Позже, в ходе расследования так называемого «дела Берии», сотрудники НКВД дали показания, что Бовкун-Лагунец и его супруга были отравлены, а автокатастрофа стала инсценировкой, целью которой была дезинформация иностранных разведок.

...В 1947 году НКВД организовал покушение на Юрия Теодора Ромжу — очень популярного, несмотря на свою молодость (он родился в 1911 году), в Закарпатье епископа Мукачевской епархии греко-католической церкви. По воспоминаниям небезызвестного Павла Судоплатова, генерала НКВД, организатора и непосредственного исполнителя ряда громких политических убийств, деятельность Ромжи вызывала крайнее неудовольствие руководителя ЦК компартии Украины Никиты Хрущева. Он и тогдашний министр госбезопасности Украины Савченко в 1947-м обратились к Сталину и министру госбезопасности СССР Абакумову с просьбой дать санкцию на убийство епископа, обвинив его в сотрудничестве с подпольным украинским национальным движением и «тайными эмиссарами Ватикана». «Высочайшее добро» было получено, однако арестовать пользующегося поддержкой населения Западной Украины священника или устранить его открыто в НКВД не решились. Во время одной из поездок Ромжи по епархии 27 октября 1947 года в его конный экипаж врезался грузовик. Священник выжил, хоть и получил тяжелые ранения. Он был доставлен в больницу, где, согласно воспоминаниям того же Судоплатова, был уже отравлен сотрудниками НКВД...

...В конце 1951 года на подмосковной дороге в дорожном происшествии погиб Максим Литвинов — бывший руководитель советского внешнеполитического ведомства: его автомобиль столкнулся с непонятно каким образом оказавшимся поперек дороги грузовиком. Литвинов в свое время был единственным прозападным политиком в СССР (естественно, в той степени, в которой в советской системе можно было быть «прозападным» политиком и занимать одну из самых высоких должностей в государственной иерархии). После смерти Сталина появились сообщения о том, что смерть Литвинова была не случайной, об этом, в частности, говорили в своих воспоминаниях и высшие руководители Советского Союза. Например, Анастас Микоян (фрагмент беседы приводит в своей книге Валентин Бережков,

работавший в свое время переводчиком у Сталина и Молотова): «У Сталина была причина расправиться с Литвиновым. В последние годы войны, когда Литвинов был уже фактически отстранен от дел и жил на даче, его часто навещали высокопоставленные американцы, приезжавшие тогда в Москву и не упускавшие случая по старой памяти посетить его. Они беседовали на всякие, в том числе и на политические, темы.

В одной из таких бесед американцы жаловались, что советское правительство занимает по многим вопросам неуступчивую позицию, что американцам трудно иметь дело со Сталиным из-за его упорства. Литвинов на это сказал, что американцам не следует отчаиваться, что неуступчивость эта имеет пределы и что если американцы проявят достаточную твердость и окажут соответствующий нажим, то советские руководители пойдут на уступки. Эта, как и другие беседы, которые вел у себя на даче Литвинов, была подслушана и записана. О ней доложили Сталину и другим членам политбюро... Сперва Сталин хотел судить и расстрелять Литвинова. Но потом решил, что это может вызвать международный скандал, осложнить отношения между союзниками, и он до поры до времени отложил это дело. Но не забыл о нем. Он вообще не забывал таких вещей. И много лет спустя решил привести в исполнение свой приговор, но без излишнего шума, тихо. И Литвинов погиб в автомобильной катастрофе...»

Писал о неслучайности смерти Литвинова и Никита Хрущев: «Таким же образом хотели организовать убийство Литвинова. Когда подняли ряд документов после смерти Сталина и допросили работников МГБ, то выяснилось, что Литвинова должны были убить по дороге из Москвы на дачу. Есть там такая извилина при подъезде к его даче, и именно в этом месте хотели совершить покушение. Я хорошо знаю это место, потому что позднее какое-то время жил на той самой даче. К убийству Литвинова имелось у Сталина двоякое побуждение. Сталин считал его вражеским, американским агентом, как всегда называл все свои жертвы агентами, изменниками Родины, предателями и врагами народа. Играла роль и принадлежность Литвинова к еврейской нации...»

Особенностью еще одной аварии, произошедшей буквально спустя несколько недель после смерти Сталина, а именно в конце марта 1953 года, было то, что в ней погиб иностранный подданный, причем из капиталистической страны. Лауреат Сталинской премии за 1952 год, писатель, один из организаторов

французского Сопротивления Ив Фарж отправился из Москвы в Тбилиси, чтобы, как писали газеты того времени, «ознакомиться с хозяйственным и культурным строительством Грузинской ССР». На обратном пути из Гори, где француз посещал сталинский мемориал, в темноте его автомобиль столкнулся с грузовиком. Сопровождавшие Фаржа лица не пострадали, а вот сам он скончался от полученных ран в ночь с 30 на 31 марта. Согласно некоторым исследователям, Фарж, несмотря на свои коммунистические убеждения, по возвращении на родину мог поведать западной общественности о «деле врачей» и прочих «делах», что совсем не входило в планы Берии, метившего в новые вожди. Впрочем, каких-либо доказательств неслучайности гибели Ива Фаржа до сих пор не обнаружено...

И наконец, еще одно дорожно-транспортное происшествие. 7 января 1962 года по дороге из Москвы в Дубну на скользкой трассе занесло автомобиль, в котором ехал знаменитый советский физик Лев Ландау. Машину понесло под двигавшийся навстречу грузовик. Удар пришелся в правую сторону — туда, где сидел Лев Давидович. Ранения были столь серьезными, что даже лучшие нейрохирурги считали травмы несовместимыми с жизнью. Но Ландау выжил, проведя 59 дней в коме.

Отношения Льва Давидовича с советской властью всегда были напряженными — физик не скрывал своего негативного отношения к режиму. Например, после венгерских событий 1956 года власть он назвал фашистской, а ее руководителей — палачами. Даже в условиях «хрущевской оттепели» такое не прощалось. Но Ландау был слишком известен за границей, и тронуть его боялись. И когда случилось несчастье, слухи о том, что авария была подстроена, просто не могли не появиться...

Эти и другие ДТП вызывали и вызывают сомнения. И в этом, с точки зрения тех, кто использует автомобиль в качестве средства убийства, и есть главный плюс. Ведь сомнения и подозрения — это не доказательства. Если нужно устранить «нежелательный объект» так, чтобы это выглядело как несчастный случай, то автомобильная авария — это один из наиболее правдоподобных способов. Но при этом — и один из наиболее сложных в том, что касается организации и технологии исполнения. Особенно если речь идет об охраняемой персоне, движение которой сопровождает соответствующий эскорт (как, собственно, и было, хотя и с нарушениями установленных правил, в случае с Машеровым).

Автомобильная авария — событие многофакторное. Слишком многое должно сойтись в одной точке времени и пространства, чтобы произошло столкновение двух или нескольких автомобилей. Но в случае обычной аварии все происходит в результате целой цепочки случайностей. А теперь представим, сколько факторов нужно учесть и соединить воедино, чтобы катастрофа произошла в нужном месте, в нужное время и с нужным исходом.

Что же касается технологии столкновения, то здесь, при обилии различных вариантов, все сводится к двум схемам: нужно сделать так, чтобы объектный автомобиль столкнулся с неподвижным препятствием, либо подставить под него подвижное препятствие, то есть другой автомобиль. В первом случае необходимо хотя бы на короткое время вывести водителя из строя, либо каким-либо образом спровоцировать его на действия, из-за которых автомобиль уйдет с дороги.

Технология же второго варианта предусматривает столкновение с автомобилем, который гораздо более тяжел, чем объектный. То есть с грузовиком. Что, в свою очередь, приводит к дополнительным трудностям, связанным с тем, что скорость и, что более важно, маневренность легкового автомобиля гораздо выше, чем у грузового. Кроме того, машинами высокопоставленных персон обычно управляют высококлассные водители, которых специально годами обучают приемам контраварийного вождения и умению молниеносно реагировать на меняющуюся дорожную обстановку (не говоря уже обо всем остальном).

И еще один момент. Вариант с использованием подвижного препятствия требует привлечения исполнителей — как минимум, одного. Этот исполнитель, во-первых, должен обладать соответствующей подготовкой, а во-вторых... Во-вторых, он должен понимать, что предстоящая операция может стать последней в его жизни. Значит, должны быть какие-либо причины, заставляющие человека идти на такой огромный риск. Таким исполнителем, если верить некоторым сторонникам теории заговора против Петра Машерова, был Николай Пустовит.

Меж тем этот человек, хоть следствие и признало его виновником дорожно-транспортного происшествия, в котором погиб Петр Машеров, все же был не единственным участником той аварии. В некоторых публикациях можно встретить фразу вроде «след Николая Пустовита теряется на зоне». Это, как мы

выяснили, абсолютно не соответствует действительности — о судьбе Пустовита известно немало. Но если жизнь Николая изучена исследователями и журналистами очень подробно и его имя встречается в любой публикации, посвященной гибели Петра Машерова, то еще один фигурант этого дела как был так и остается человеком-загадкой. Речь идет о водителе синего МАЗа-503 Тарайковиче. В доступных нам материалах он так и именуется: «водитель Тарайкович». И все, больше ничего — ни биографии, ни каких-либо данных, ни даже имени с отчеством. Вот его-то след действительно теряется...

С одной стороны, отсутствие интереса к персоне Тарайковича можно объяснить — против него хоть и было возбуждено уголовное дело, но какого-либо криминала в его действиях найдено не было, дело закрыли и на суде он выступал уже в качестве свидетеля. А дальше... А дальше, собственно, ничего — главным виновным признан Пустовит, к нему, соответственно, и приковано внимание прессы, а Тарайкович был уже не интересен, ведь он видел *последствия* аварии, а вот сам ее момент произошел у него за спиной, так что ничего нового он, по идее, сказать не мог.

И все же мы попробуем проанализировать действия Тарайковича.

Итак, как помнит читатель, его МАЗ-503 двигался по брестской трассе со скоростью 60—70 км/ч. Когда впереди показалась первая «Волга» из кортежа Машерова и раздалась команда уступить дорогу, Тарайкович, согласно правилам дорожного движения, начал торможение...

«Начал торможение...» — мы не случайно поставили многоточие на этих словах. Дело в том, что в некоторых документах следствия, как и в исследованиях, посвященных столкновению на 659-м километре трассы Москва—Брест, после этих слов стоит точка. В некоторых же добавлено слово — «двигателем». Мелкая, казалось бы, деталь, однако она имеет немалое значение. Для читателей, плохо знакомых с теорией автомобиля, поясним: при включенном двигателе и включенной передаче автомобиль будет замедляться даже без использования тормозной системы и когда-нибудь вообще остановится, правда, сделает это гораздо медленнее, чем если водитель нажмет на педаль тормоза.

Так как же все-таки тормозил МАЗ Тарайковича? Если посмотреть на фотографии, сделанные на месте столкновения, то там можно увидеть следы торможения ГАЗ-13 «чайка», в которой ехал Машеров, ГАЗ-53Б, которым управлял Николай Пустовит,

и ГАЗ-24 «Волга», которая шла замыкающей в кортеже. А вот следов торможения МАЗа нет. Отсутствие тормозного пути объяснимо, если Тарайкович тормозил двигателем и только уже перед самой остановкой воспользовался рабочей тормозной системой — в таком случае следа и не должно быть. Но тогда непонятно другое — в такой ситуации МАЗ должен был замедляться медленно, и у ехавшего за ним Пустовита, по идее, было достаточно времени, чтобы принять спокойное и правильное решение: уйти вправо и тоже остановиться. Но Николай говорил, что задний борт МАЗа вырос перед ним словно из-под земли, расстояние между машинами *стремительно* сокращалось и именно поэтому он и предпринял неверное в данной ситуации действие: вывернул руль влево.

Увязать отсутствие тормозного пути МАЗа и тот факт, что Николай Пустовит поздно среагировал на неожиданно появившееся препятствие, может такое объяснение: возможно, что на действиях Пустовита сказались переутомление: бессонная ночь (не будем забывать, что у него было трое детей, и среди них совсем маленькая дочь) и долгая дорога. Не исключено, что спокойная езда, о которой говорил Николай, вызвала у него состояние кратковременного сна. Когда же перед капотом неожиданно появился задний борт МАЗа, Пустовит инстинктивно повернул влево, туда, где как ему казалось, было свободное пространство. Однако в своих показаниях Николай говорил, что чувствовал себя нормально, сонливости и усталости не было и он если и отвлекся, то только для того, чтобы посмотреть на приборы. Но если МАЗ тормозил медленно, то для того, чтобы ГАЗ-53Б сблизился с ним на предельно опасное расстояние, это отвлечение должно было занять едва ли не десяток секунд, что достаточно опытный шофер вряд ли бы себе позволил. Так что: Пустовит следователям говорил неправду? Но зачем, ведь с точки зрения гипотетического смягчения наказания не все ли равно, по какой причине он отвлекся от дороги? А ведь следователи могли заметить это несоответствие, и это только бы ухудшило положение Николая...

А теперь давайте мысленно вернемся еще раз на трассу Москва—Брест. Итак, по дороге движутся два грузовика, водитель переднего начинает замедляться. Насколько быстро это заметит шофер второй машины? Это зависит от нескольких факторов — от его заложенной природой реакции, от того, насколько внимательно он следит за дорогой, а также от того, насколько четко

у переднего автомобиля срабатывают стоп-сигналы. Ведь даже если Тарайкович тормозил двигателем, перед самой остановкой он все равно должен был нажать на педаль тормоза. Но сигналы не горели... Так, по крайней мере, утверждает в одном из интервью Николай Пустовит:

«— Не горели стоп-сигналы, не было их. В этом-то и дело! Если бы они горели, то я бы и не «отвлекся»: я увидел бы стоп-сигналы, они яркие, значит, машина останавливается. И я тоже начал бы тормозить раньше и съехал бы на обочину.

— Отсутствие сигналов торможения у МАЗа серьезно меняет дорожную обстановку. Вы говорили об этом следователям?

— Говорил, ну а как же. А они мне говорили другое: что я не видел стоп-сигналов потому, что отвлекся. Но я и потом их не видел, когда наезжал на МАЗ.

А когда я стал настаивать, что стоп-сигналов не было, мне разъяснили и как бы признались: сигналы тогда горели, но я отвлекся и не видел, а нити в лампочках стряхнулись потом, когда водитель МАЗа растаскивал машины, мол, ударился фонарями...

— Это же больше чем нелепость...

— Так оно и есть. Но кому докажешь? Еще я говорил, что МАЗ остановился посередине дороги, а они мне — что на обочине. Если бы было так, как они говорили, то я мог легко обминуть машину...»

И еще один момент, связанный с МАЗом Тарайковича. На фотографии с места аварии указаны место столкновения, следы торможения ГАЗ-53Б, «чайки» и «Волги» сопровождения, обозначены и следы, оставшиеся от буксировки машины Пустовита подъемным краном. Однако там нет не только следов торможения МАЗа (что, как мы уже выяснили, в принципе возможно), но и вообще не обозначено место, где МАЗ остановился после столкновения. Что это — небрежность? Но такая небрежность недопустима даже для обычной, рядовой аварии, а ведь в нашем случае речь шла о ДТП, в котором погибли три человека, в том числе и первое лицо одной из союзных республик, ДТП, к расследованию которого были привлечены лучшие специалисты. И даже если конкретный исполнитель на месте аварии забыл сделать необходимые по инструкции пометки, то на это просто обязаны были обратить внимание руководители следствия. Но они почему-то этого не сделали. А может быть, в фотографии и схемы кем-то позже были внесены, скажем так, «некоторые изменения»?..

Означает ли все вышесказанное, что водителя МАЗ-503 Тарайковича можно смело зачислять в участники заговора, а его автомобиль считать одним из орудий убийства Петра Машерова? Для тех, кто безоговорочно верит в заговор против первого секретаря ЦК Белоруссии, — да, именно так. Для нас же, чья задача — попытаться разобраться в этом деле, сопоставить и проанализировать факты, — нет.

Ведь даже если предположить, что Тарайкович действовал предумышленно, то ему:

а) нужно было каким-то образом подпустить как можно ближе к своему МАЗу машину Пустовита;

б) нужно было, чтобы Пустовит пусть хоть на какие-то мгновения отвлекся от дороги и складывающейся на ней обстановки;

в) нужно было сделать так, чтобы Николай Пустовит при опасном сближении двух грузовиков совершил действие, которого от него ждали предполагаемые заговорщики, не ушел вправо, не резко затормозил и врезался в борт МАЗа, а именно повернул влево;

и наконец, самое главное:

г) все эти пункты — а, б и в — нужно было реализовать не вообще, а в одной, очень узко ограниченной пространством и временем точке, проще говоря, в те даже не в секунды, а в доли секунды, когда навстречу грузовику Пустовита мчалась машеровская «чайка».

А ведь, кроме того, «чайка» пусть и неслась со скоростью 120 км/ч, но ехала-то она не сама по себе. За ее рулем был опытный водитель, не раз попадавший в сложные ситуации и выходящий из них. Наталья Петровна, дочь Машерова, в интервью газете «Белорусские новости» вспоминала о Евгении Зайцеве: «Водитель был настоящий ас. Года за два до трагедии мы ехали с папой на ЗИЛе по Парковой магистрали (нынешний проспект Машерова). Я сидела сзади, папа впереди. Когда поравнялись с улицей Гвардейской, увидели, что прямо на папу с огромной скоростью летит такси. Передняя машина сопровождения ушла далеко вперед. Задняя отстала. Евгений Федорович увернулся от летящей прямо на нас машины. Так что с реакцией у него все было в порядке. Тогда он нас спас».

Очевидно, что пришло время поговорить об еще одном участнике тех событий — водителе Машерова Евгении Федоровиче

Зайцеве. Почти ровесник Петра Мироновича (родился в 1919 году), Зайцев впервые сел за руль еще до Великой Отечественной — в 1938 году. Затем была война, служба в армии и учеба в военном училище. В 1952 году Евгений демобилизовался и перешел на работу в такси. А в начале 1960-х Зайцева взяли на автобазу Управления делами ЦК Компартии Белоруссии.

«Партийные» шоферы в советское время были особой кастой. Близость к «слугам народа» позволяла им иметь многое, что было недоступно простым гражданам. Так что для Евгения Зайцева работа в «цековском» гараже была счастливым билетом. А затем он стал одним из водителей, которым было доверено возить первого человека в Белоруссии — Петра Машерова.

Знавшие Евгения Зайцева люди вспоминали, что между Петром Мироновичем и его шофером установились доверительные отношения. Да иначе и быть не могло. Ведь личный водитель нередко знал о своем шефе даже больше, чем люди из ближайшего окружения. Так было и в случае с Евгением Зайцевым — для Машеровых он стал если и не членом семьи, то, по крайней мере, близким человеком.

В такси, как известно, «волка ноги кормят» — Зайцев ездил быстро, когда работал в таксопарке, не изменил он своего стиля и придя в «цековскую» автобазу. Это нравилось Машерову, устраивал его Зайцев и по человеческим качествам. Но время, между тем, брало свое — в 1979 году Евгений Федорович должен был уйти на пенсию. Это Машеров, почти ровесник, мог еще долго руководить республикой (говорим мы это без всякой иронии), водителю же первого лица Белоруссии следовало подумать об отдыхе или хотя бы о более спокойной работе и уступить свое место молодому шоферу. Такой человек руководством автобазы был найден, однако Зайцев уходить не собирался. Вообще же роль «первого водителя» Белоруссии и близость к самому Машерову позволили Евгению Федоровичу едва ли не подменять собой руководство автобазой Управления делами ЦК БССР. Зайцев поговорил с Машеровым, и этого было достаточно — он остался на своем месте.

Наверное, Евгений Федорович еще долго мог бы водить личный автомобиль, спокойно ездить на нем на дачу или к родственникам в другие города. Но речь шла о том, чтобы в любую погоду, в любое время дня и года ездить на высокой скорости, управляя большой и не слишком маневренной машиной (а именно такими и были как ЗИЛы, так и «чайки»). Однако

и это не главное — нестись пусть и на огромной скорости по прямой, особенно когда тебе дана «зеленая улица», независимо от сигнала светофора не так уж сложно. Другое дело — уметь на этой скорости отреагировать на нестандартную ситуацию. Это умение было у водителя Зайцева, иначе его бы не пустили за руль машеровского автомобиля. Но были и проблемы со здоровьем...

Представим слово следователю Владимиру Калиниченко: «Осматривая автомобиль Машерова, мы нашли очки с фиолетовыми линзами. Позже выяснилось, что они принадлежали водителю Зайцеву... Таким образом, водителем у Машерова был пенсионер с подорванным здоровьем (тут я и вспомнил про бандаж) и к тому же с плохим зрением. 4 октября день был пасмурным. Все это в совокупности усугубило предаварийную ситуацию. Зайцев не смог адекватно среагировать на действия Пустовита, грубо нарушившего правила дорожного движения. Но была ли у него возможность спасти жизнь себе и тем, кто находился в автомобиле? Опытные водители из гаража ЦК утверждали, что была. Автомобили столкнулись практически на пересечении с второстепенной дорогой, и при хорошей реакции возможен был маневр с выездом на нее или на поле, где можно было погасить скорость».

Бандаж, о котором упомянул Калиниченко, нужен был Евгению Зайцеву для того, чтобы хоть как-то превозмогать боль от мучавшего его радикулита. А о проблемах со зрением знали и раньше. Во время одного из плановых медосмотров врач автобазы Управления делами ЦК БССР даже не подписал из-за этого ему медицинский листок. Но, как часто бывало в таких случаях, последовали нужные звонки, и вновь собранная медицинская комиссия признала водителя Е. Зайцева здоровым, и он продолжил возить Петра Машерова.

Так мог ли Евгений Зайцев избежать столкновения? Авария произошла как раз практически на Т-образном перекрестке, и слева у Зайцева было, казалось бы, достаточно пространства, чтобы уйти от вылетевшего навстречу грузовика. Однако в выводах автотехнической экспертизы, как мы уже знаем, указано, что водитель ГАЗ-13 «чайка» не имел технической возможности предотвратить катастрофу. Слишком уж высокой была скорость ГАЗ-53Б...

Опять сделаем паузу. Во все том же заключении следственной автотехнической экспертизы указано, что в момент, когда ГАЗ-53Б

под управлением Николая Пустовита пересек осевую линию и вылетел навстречу «чайке», его скорость составляла 50 км/ч. Такая высокая скорость и была одной из причин того, что Евгений Зайцев, как следует из выводов все той же экспертизы, не имел технической возможности предотвратить столкновение. Но могли грузеный грузовик повернуть под прямым углом на такой скорости?

Читатели, интересующиеся автомобилями, наверняка слышали такое словосочетание: «лосиный тест». Этот тест, входящий в программу испытаний автомобилей в экстремальных условиях, имитирует внезапное появление на дороге лося (что, например, характерно для скандинавских стран) или любого другого крупного животного. В такой ситуации, когда тормозить уже поздно, водитель должен резко уйти влево, а затем, так же резко, чтобы не столкнуться со встречным потоком, — вправо. Особую известность «лосиный тест» приобрел в 1997 году, когда настырные шведские журналисты во время него перевернули новую модель фирмы «Мерседес-Бенц» А-класса. Это заставило именитую компанию, как и других ведущих автопроизводителей, всерьез заняться усовершенствованием систем стабилизации своих машин. Так вот, шведы перевернули «мерседес» на скорости, чуть меньшей 60 км/ч...

Конечно, не совсем корректно сравнивать легковой автомобиль, причем не очень большой, и грузовик. Однако порядок цифр это сравнение дает понять. В любом случае цифра 50 км/ч — скорость, на которой автомобиль Николая Пустовита пересек осевую линию, — вызывает серьезные сомнения у специалистов-автотехников. Если это и было так, то ГАЗ-53Б должен был перевернуться. Но не перевернулся. Как считают независимые эксперты, скорость ГАЗа при столкновении с «чайкой» была не 50 км/ч, а как минимум в два раза меньше. Значит, по идее, у Евгения Зайцева было больше шансов уйти от удара. Но он этого не сделал...

Откуда же взялась эта цифра — 50 км/ч, которая, как мы уже установили, с очень большой долей вероятности не соответствует действительности? И почему ни в выводах следствия, ни на суде не прозвучала информация о проблемах со здоровьем у Евгения Зайцева, которые если и не стали причиной аварии (хотя нельзя исключать и этого), то, по крайней мере, не позволили ему уйти от столкновения? На наш взгляд, этому есть следующее объяснение. Допустим, на некотором этапе следствие отказалось

от версии заговора и предумышленности действий кого-то из участников аварии. Но виновного, согласно давней советской «традиции» следствия и судопроизводства, найти все равно нужно. И он был найден: Николай Пустовит, действительно, так или иначе, выехавший на встречную полосу. А вот если бы решили тронуть пусть уже и покойного Евгения Зайцева, то это потянуло бы за собой целую цепочку неприятных событий и выводов — о нарушениях на автобазе Управления делами ЦК БССР, совершавшихся с дозволения высокопоставленных лиц, в том числе и самого Петра Машерова. Слишком много было бы в данном случае сора, чтобы позволить выносить его из избы...

Не исключено также, что с Николаем Пустовитом была заключена своего рода сделка. Это в США, например, возможность соглашения между следствием и подозреваемым является законодательно закрепленным актом, в СССР же подобного официально не существовало. Но на практике такие договоры практиковались, и очень часто. Возможно, Николаю Пустовиту сказали примерно следующее: ты берешь вину на себя, помогаешь следствию установить «справедливость», не задаешь ненужных вопросов (сказано экспертизой 50 км/ч — значит, было действительно 50), и тогда на тебя хоть и вешают поначалу всех собак и дают по максимуму, но затем приходит время амнистий, хорошее поведение и т. д. — и реальная отсидка становится намного меньше. И действительно, как мы уже говорили, Николай Пустовит провел за решеткой меньше трети срока, на который он был осужден приговором Верховного суда Белорусской ССР. Впрочем, еще раз подчеркнем, что все сказанное — не более чем наше предположение.

Вопросы по делу гибели Петра Машерова можно, кажется, задавать до бесконечности. Но все они по сути своей сводятся к двум моментам: была ли авария на 659-м километре трассы Москва—Брест подстроена, было ли это политическое убийство? И второе: если да, то кто тогда заказчик, кому, как говорили еще древние римляне, это было выгодно?

Мнение об имеющем место противостоянии первого секретаря Белорусского ЦК по отношению к Леониду Брежневу возникло едва ли не с первых дней пребывания Машерова у руля республики. Мы уже рассказывали о том, что в 1965 году Петр Миронович занял свою должность фактически вопреки мнению

генсека. Правда, тогда Брежнев был скорее недоволен действиями не Машерова, а теми, кто составлял руководящее звено Компартии Белоруссии, ведь именно эти люди, а не сам Петр Миронович, не выполнили его «указания».

«Косыгинские реформы» — попытка достаточно мягкого реформирования находящейся явно не в лучшей «форме» советской экономики — встречали жесткое сопротивление со стороны части членов политбюро, известных как «группа Сулова». Брежнев, поначалу стремившийся держать курс на реформирование, остро нуждался в союзниках. Поддерживал перемены и Машеров, и поэтому он, пусть даже и ситуативно, но был союзником генсека.

Однако к середине 1970-х годов ситуация стала меняться. Сопротивление реформам приняло открытый характер, дошло до того, что почти 40 министров во главе с руководителями Госплана СССР объявили чуть ли не бойкот политике Председателя Совета Министров. Брежнев, либо понимая, что борьба может привести к его поражению, либо просто устав от противостояния, фактически подписал мировую с «группой Сулова». К тому же в это время начало ухудшаться здоровье генсека, и он постепенно стал выпускать бразды правления огромной страны из своих рук. Брежнев все более превращался в марионетку борющихся за его же политическое (да и не только политическое) наследство кланов.

Именно на этот период времени, как считают большинство историков, приходится охлаждение отношений между Леонидом Брежневым и Петром Машеровым. Об их взаимоотношениях говорили и вспоминали многие. Например, бывший постоянный представитель правительства БССР при Совете Министров СССР А. В. Горячкин вспоминал: «(Брежнев) сначала делал Машерову авансы, потому что не знал, как тот поведет себя, какой у него характер. Присматривался, обращался снисходительно... Хорошие отношения с ним были до первого приезда в Минск на празднование 50-летия БССР и Компартии Белоруссии. Вскоре понял, что своим сторонником его не сделать — Машеров не торопился поддерживать его отдельные советы, занимал независимую позицию, проявлял самостоятельность характера. В начале 1970-х годов установились и совсем холодные отношения. Впрочем, это и результат «симпатий» М. А. Сулова. Машеров прохладно относился к «главному идеологу»».

Примерно в том же духе об отношениях Брежнева и Машерова вспоминал и Вячеслав Кебич: «Всенародная популярность

Петра Мироновича раздражала генсека. А независимость, принципиальность белорусского руководителя положила начало откровенной вражде. Очевидцы рассказывали, что в один из самых неурожайных годов, когда в России остро ощущалась нехватка мясных продуктов, Брежнев позвонил Машерову:

— Петр Миронович, ты же знаешь, какое в стране сложное положение с мясом. Пустили в ход даже большую часть стратегических запасов. А белорусы жируют! Мне докладывали, что москвичи уже ездят к тебе за колбасой. Так не должно быть! Оставь в республике среднестатистическую, рассчитанную по всему Союзу, норму, а излишки отправь в Москву и Ленинград. И сделай это незамедлительно!

Машеров ответил спокойно и твердо:

— Леонид Ильич, в Белоруссии нет излишков мясных продуктов. И население не жирует, а снабжается в соответствии с научно обоснованными нормами. Люди имеют на это право. Даже в трудных погодных условиях, на землях, которые, как вы знаете, не отличаются природным плодородием, вырастили неплохой урожай. Вводить продрозверстку по примеру 1920-х годов считаю преступлением по отношению к белорусскому народу и никогда не пойду на это. Утвержденные для республики поставки в общесоюзный фонд мы перевыполнили.

После этого эпизода Брежнев невзлюбил Машерова и обращался к нему всегда только через Киселева.

Действительно, фактов, говорящих о том, что Леонид Ильич стал недолюбливать Петра Мироновича, причем явно, едва ли не специально демонстрируя это, хватает. Рассказывают, что в 1978 году, вручая Машерову Звезду Героя Социалистического Труда, Брежнев в своей речи, помимо стандартных фраз и пожеланий «долгих лет жизни и дальнейшей активной работы на благо Родины», сказал: «Вы сложились как местный деятель». Намек понятный и можно даже сказать грубый: мол, Минск для тебя — вершина карьеры, а Москва — закрыта. За год до этого такую же звезду вручали узбекскому «царю» Шарафу Рашидову. Все было обставлено в «лучших» традициях — с большой помпой, через неделю после указа в Кремле было проведено торжественное собрание, присутствовали все члены политбюро, церемонию вручения показали по телевидению и описали в газетах. Совсем иной ситуация была с Машеровым. Он свою Звезду Героя получил через полгода после опубликования указа. Никакой особой торжественности не было и в помине. Брежнев полгода не нахо-

дил возможности приехать в Минск, когда же наконец приехал, то вручил награду Машерову в зале приемов ЦК Компартии БССР. И никаких особых торжеств.

По похожему сценарию развивалась и история с награждением Минска Золотой Звездой и присвоением ему звания города-героя. Указ был опубликован в 1974 году, а вручение состоялось только... в 1978-м (тогда же, когда Машерову вручили его Звезду Героя Соцтруда). То посещение Брежневым Минска вызвало новую волну разговоров о нелюбви генсеком Машерова.

Во время церемонии вручения наград после торжественных речей в гробовой тишине Брежнев начал прикреплять награду и тут же пошутил: «Была одна звезда, а стало две» (имея в виду звание Героя Советского Союза). После «бурных продолжительных аплодисментов» последовали обязательные «брежневские поцелуи», а затем «трафаретная» ответная речь Машерова (выше мы ее уже цитировали). Завершал ее Петр Миронович словами: «Я клянусь вам, дорогой Леонид Ильич...», однако был прерван Брежневым: «Не клянись. Там посмотрим».

После торжественного митинга, согласно канонам любого «советского мероприятия», были назначены большой правительственный концерт и банкет. Концерт проходил в минском Национальном театре оперы и балета. Буквально на первых же минутах концерта Брежнев уснул. Просыпался он только тогда, когда на сцене были народные танцы — об этом его пристрастии знали все руководители союзных республик, и поэтому выступления танцевальных коллективов обязательно включались в программу подобных мероприятий. Когда же где-то в середине концерта на сцене появился квартет скрипачей, генсек встал и громко заявил: «Я хочу домой!» Машеров что-то шептал ему на ухо, но генсек был непреклонен.

«Программу» пребывания генсека в Минске завершал банкет, проходивший в ресторане гостиницы «Юбилейная». Высокого гостя из Москвы пришлось ждать больше часа. Когда Брежнев все же появился в банкетном зале, от него ожидали полагающейся в таких случаях речи, однако он сказал только: «Ну что, товарищи, врежем?» Правда, «врезать» сам Брежнев не стал, ничего не пил и мало ел. Вскоре он поднялся, попрощался с Машеровым, поцеловавшись с ним всего один раз (в те времена поцелуи от генсека считали наравне с орденами и медалями), и удалился. За ним потянулась и вся его московская свита.

В общем, весь визит генсека получился каким-то скомканным и, как казалось, явно свидетельствовал об очень прохладном отношении Брежнева к Машерову. Учитывая это и другие факты, получается, что Леонида Брежнева можно смело записывать в главные подозреваемые в организацию заговора с целью убийства первого секретаря белорусской Компартии Петра Машерова? Но не будем спешить, скоропалительные и недостаточно подтвержденные выводы и заключения — это удел тех, кто стремится подать читателю как можно более «жареный» факт, наша же задача в другом. Настолько ли однозначно плохими были отношения Брежнева и Машерова? Оказывается, в том, что Леонид Ильич и Петр Миронович находились в ссоре, уверены далеко не все свидетели тех событий. Очень интересны в этом смысле воспоминания уже упоминавшегося нами долго работавшего рядом с Машеровым полковника КГБ Валентина Сазонкина:

«Авторитет его, несомненно, высок. Само имя Машерова говорит о многом, но обожествлять его не следует. Человек он был земной со своими, как и у всех, сильными качествами и слабостями, достоинствами и недостатками. Но утверждать, что Машеров был оппозиционером, бунтарем, противником режима Брежнева, по меньшей мере несерьезно (курсив мой. — Авт.). Руководство партии и страны, в том числе и генсек, относились к нему с уважением. Скажите, какой оппозиционер удостоивался чести быть приглашенным на семейные торжества? А Машеров с супругой между тем бывали на семейных торжествах у Брежнева. Скажите, какого оппозиционера пригласил бы генсек на охоту в свою вотчину, в Завидово под Москвой? Петр Миронович же там охотился, и много раз. Более того, чтобы угодить гостю, генсек во время утиной охоты приглашал Машерова в свою лодку. Оказывались Петру Мироновичу со стороны Брежнева и другие знаки внимания: тот дарил ему, к примеру, добротные охотничьи доспехи. Я очень сомневаюсь, что Брежнев кого-то еще так ублажал на охоте, как Петра Мироновича».

И это отнюдь не единственное свидетельство того, что Брежнев и Машеров если и не были большими друзьями, то вряд ли находились в явно враждебных отношениях. Были разные интересы и приоритеты, были разногласия и возможно даже конфликты. Но при всем внешнем благообразии это было характерно для всего советского политического бомонда. И если бы все они решались с помощью подстроженных автокатастроф и подобных «методов», то состав политбюро и прочих высших

органов власти менялся бы с огромной быстротой. Однако этого не происходило.

Пойдем дальше. «Был практически решенным вопрос о его назначении на пост Председателя союзного Совмина, а дальше дорога ясная», — с уверенностью говорит сейчас дочь Машерова Наталья Петровна. Она вспоминает, что Петр Миронович говорил с ней о возможном переезде в Москву, спрашивал, как ей будет житься без привычного круга друзей. То есть был явный намек на то, что Петр Миронович со дня на день должен был занять какой-то очень ответственный пост в столице Союза.

Однако все ли так ясно с переездом Машерова в Москву? На самом деле каких-либо официальных документов, подтверждающих эту версию, не найдено, равно как нет упоминания о назначении Машерова вместо Косыгина в воспоминаниях людей, входивших в те времена в элиту советского руководства. Наоборот, тот же Валентин Сазонкин говорил об этом: «Резонен и другой вопрос: а стремился ли сам Машеров в Москву? Я убежден: нет и еще раз нет! Еще в бытность Машерова первым в Минске время от времени распространялись слухи о его возможном переводе в Москву. Эти слухи доходили до него. Однажды он и в моем присутствии признался, что на эту тему с ним никто и никогда не беседовал...»

К тому же, если следовать схеме «Машеров идет в Москву на место Косыгина», то получается, что сначала в Москве на высшем уровне, согласовав со всеми заинтересованными лицами и группами (а иначе в случае с таким назначением и быть не могло), решили назначить Машерова на пост предсовмина, а затем там же в Москве решили его убрать. Нелогично...

Возможное объяснение дает Вячеслав Кебич: «По одной из версий, большинство членов политбюро склонялось к мысли о необходимости назначить его Председателем Совета Министров СССР. Под их давлением Брежнев, якобы, вынужден был согласиться с этим, но искал возможность предотвратить возвышение более молодого и популярного политика. Рядом с ним слишком убогой выглядела бы его собственная фигура....»

Но Брежнев, при всех его недостатках и откровенном маразме в последние годы жизни, понимал, что уже не справляется с управлением страной и не раз в разговорах с приближенными поднимал (и это известно достоверно) вопрос о своем уходе. Однако каждый раз его уговаривали остаться. «Политбюро ЦК КПСС во главе с вами, Леонид Ильич, дает нам образец высокой

партийной принципиальности, мудрости, умения мыслить и действовать масштабно и целеустремленно, с окрыляющей верой в неисчерпаемые созидательные возможности нашего социалистического строя, нашего советского человека — великого патриота, труженика и творца...» — такие и им подобные речи Брежнев слышал со всех сторон. Прочитированные слова, кстати, принадлежат не кому иному, как Петру Машерову — так он в 1978 году благодарил Брежнева за награждение Звездой Героя Социалистического Труда. Конечно, все это было обязательным славословием, но не это главное. Важно другое — как нам (да и не только нам) кажется, в 1980 году Брежнев уже вряд ли думал о том, как он будет выглядеть на чьем-то фоне. Больному старику уже хотелось отдохнуть от государственных забот, но ему не давали. И очень сомнительно, что он был озабочен сложной операцией по устранению белорусского лидера, который якобы мог «затмить» собой его собственную персону.

Еще один момент. Допустим, Петр Миронович все же действительно должен был получить пост предсовмина. Но означает ли это, что для Машерова автоматически открывалась дорога дальше, что он в скорости должен был получить в свои руки все рычаги управления страной, причем не только экономические, но, что на самом деле более важно, политические? Означало ли это, что Машеров рано или поздно, но обязательно стал бы Генеральным секретарем? Отнюдь нет. Ведь кремлевские политические раскладки в эпоху позднего застоя были несколько иными, чем сейчас. Председатель Совета Министров СССР — должность, безусловно, важная, почетная и влиятельная. Однако только в том, что касалось экономики. А вот политические вопросы решались не Совмином, а в Кремле, в политбюро.

Известный советский историк Теодор Ильич Ойзерман вспоминал об Алексее Косыгине, на место которого и прочили Машерова: «Я бы сказал, что он (Косыгин) был человеком, который хотел заниматься не политикой, а лишь экономикой. Он не любил Хрущева, очень не любил Брежнева. Когда я его спрашивал насчет программы перехода к коммунизму в 20 лет, входящей в программу КПСС, он отвечал: «Меня это не касается, я в этом деле не участвовал». Но как-то, когда мы были наедине, я спросил: «Но цифры-то откуда взяли? Ведь это же должно было через вас проходить?» — «Нет, — говорит он, — со мной не советовались». «А вот вы мне показали свой доклад, там другие цифры». А он отвечает: «Ну так что ж, ясно, что мы не выполняем то, что

написано». Я говорю: «Так откуда же эти цифры?» Он молча указывает пальцем на потолок...»

Удивительная ситуация — человека, руководящего экономикой огромной страны, не ставят в известность по поводу планов развития этой самой экономики. Ситуация удивительная, но вполне характерная для Советского Союза, причем не только времен Косыгина. Вообще же если посмотреть на список Председателей Совета Министров СССР (в первые годы после революции — Совета Народных Комиссаров), то там среди прочих можно увидеть фамилии Ленина, Сталина и Хрущева. Ленин стал Председателем СНК сразу после революции, а Сталин и Хрущев были назначены (точнее, сами себя назначили) на пост главы Совета Министров уже в то время, когда они давным-давно держали в своих руках все рычаги управления страной. А вот обратной ситуации — чтобы человек из экономической сферы стал Генеральным секретарем — в советской истории не было. Конечно, Машеров мог стать и исключением из правила, но все же тенденция просматривалась четко — на пост Генерального секретаря приходили люди из аппарата ЦК; единственное исключение — Андропов, «выходец» из КГБ.

История, якобы имевшая место на Брестской таможне, тоже, на первый взгляд, хорошо подходит в качестве мотива мести Машерову. Одной из первых публикаций на эту тему стала статья под названием «Кто убил Машерова?» в издающейся в США газете «Белорус». В ней, в частности, говорилось: «стали известными некоторые очень спорные обстоятельства гибели бывшего первого секретаря, который, как известно, погиб в автомобильной катастрофе. Эти новые обстоятельства стали известными во время следствия по делу зятя Брежнева, бывшего генерал-полковника Чурбанова. Выясняется, что в действительности автомобильная катастрофа была обычным мафиозным убийством, организованным бывшим министром внутренних дел, наилучшим другом Леонида Ильича — Щелоковым. Осуществлено все было в лучших традициях западного гангстерства. Щелоковские приспешники не оставили после себя никаких следов. И если бы не перестройка с ее гласностью, то вряд ли мы когда-нибудь узнали бы правду об этом».

Все это на первый взгляд выглядит, во-первых, зловеще, во-вторых, правдоподобно. О страсти Галины Брежневой, дочери

генсека, к бриллиантам и другим предметам роскоши знала едва ли не вся страна. А если Машеров дал приказ задержать некую партию бриллиантов, то это не могло не разгневать Галину Леонидовну. Но вот мог ли он дать указание?

Интересно, что в английской версии энциклопедии «Википедия» Петр Машеров назван «де-факто президентом Белорусской Советской Социалистической Республики». Однако у людей более осведомленных другое мнение. Генерал КГБ Эдуард Нордман, например, писал в своей книге воспоминаний: «Теперь иногда говорят, что первый секретарь ЦК КПБ фактически был президентом БССР. Мысль сама по себе симпатичная, но она не соответствует действительности. Первый секретарь ЦК КПБ не отвечал непосредственно за оборону республики. На ее защите стоял лучший в СССР Краснознаменный Белорусский военный округ, все Вооруженные силы СССР. Первый секретарь ЦК КПБ лишь символически интересовался делами на границе, поскольку границу держали на замке отборные пограничные войска СССР. У первого секретаря ЦК КПБ не очень болела голова за внешнюю политику: МИД Белоруссии спокойно делал свое дело под руководством МИД СССР... Не был Машеров президентом БССР».

И действительно, в том, что касалось внутренних дел Белоруссии, у Петра Мироновича были почти неограниченные полномочия. Но все, что относилось к делам внешним — к армии, спецслужбам, границам, в том числе и к таможене, — находилось под контролем Москвы. И даже если бы Машеров решился отдать приказ о каком-либо резонансном задержании, о нем, безусловно, было бы доложено в союзную столицу. А это значит, что либо не было такого приказа, либо был приказ, но не было задержания, либо в Москве по какой-то причине санкционировали операцию по предотвращению контрабанды, но тогда, как говорится, какие могли быть претензии к Машерову?

Кто же еще был заинтересован в преждевременной смерти Петра Машерова и, что самое важное, мог отдать приказ устранить белорусского лидера? Вновь предоставим слово следователю Владимиру Калининченку: «Сейчас, когда я знаю, какими техническими средствами владел КГБ, я склоняюсь к версии об организованном характере аварии, приведшей к гибели Машерова. Впереди кортежа, на расстоянии не заметном для сопровождения, движется машина, начиненная спецаппаратурой, предназначенной для воздействия излучением на водителя и пассажиров ма-

шины Х. Оставалось лишь найти препятствие на дороге, куда врежется облученный шофер». Что касается технической стороны дела, то мы вряд ли когда-либо получим подтверждение или опровержение этих слов. Важно другое: КГБ — это не кто иной, как Юрий Андропов. И именно Андропов сменил в 1982 году Брежнева на посту Генерального секретаря ЦК КПСС...

В некоторых исследованиях «дела Машерова» их авторы пытаются доказать, что в гибели белорусского лидера был заинтересован кто угодно, только не Юрий Андропов. Мол, Юрий Владимирович очень уважал и ценил Петра Мироновича, и оба они были членами некоего, назовем его так, «партизанского клана» в руководстве СССР (Андропов в годы войны партизанил в Карелии). Вспоминают и случай с вертолетом Машерова, когда у него отказал двигатель и пилоту чудом удалось посадить аппарат на землю (самого Петра Мироновича тогда в кабине не было). При этом проводится параллель с самолетом Андропова, который по малопонятным причинам потерпел катастрофу (правда, и Юрий Владимирович в последний момент почему-то не стал лететь), и делается вывод, что все это было не случайно и кто-то пытался устранить как Андропова, так и Машерова. Говорят и о том, что чуть ли не в день гибели Петра Мироновича по приказу Андропова в Минск была направлена группа офицеров из 9-го управления КГБ (занимавшегося охраной высших руководителей государства), которая должна была взять на себя охрану Машерова — Андропов якобы чувствовал, что Петру Мироновичу угрожает опасность, пытался его предупредить и уберечь, но не успел. Правда, непонятно, почему Машеров, зная из уст самого Андропова об угрозе его жизни, все же решился покинуть охраняемую дачу в Дроздах и затем отправился всего с одним охранником в поездку по районам...

Все это выглядит, по нашему мнению, как-то натянуто и натужно. На самом деле, если принять за основу схему «Машеров становится Председателем Совета Министров, а затем генсеком», то получается, что он был прямым конкурентом всемогущего председателя КГБ. И именно организация, возглавляемая Юрием Владимировичем, обладала техническими средствами и, назовем их так, «специалистами», которые могли осуществить столь сложное по замыслу и реализации покушение.

Сейчас всем уже хорошо известно, что к началу 1980-х годов, когда стало ясно, что эпоха Леонида Брежнева подходит к концу, сформировались две основные группы, претендующие на главные

роли в «постбрежневское» время. Одну из них возглавлял Константин Черненко, вторую — Юрий Андропов. Машеров же, по большому счету, ни в одну из них не входил. И поэтому и та, и другая группа, с одной стороны, настороженно посматривала в сторону Минска — слишком уж популярен был белорусский лидер, а это воспринималось как нечто из ряда вон выходящее, но с другой — именно эта популярность обуславливала скорее заинтересованность в Машерове, желание привлечь его на свою сторону, а не желание убрать его с политической сцены. Петр Миронович не был конкурентом для основных претендентов на пост генсека, наивно думать, что он фактически в одиночку мог справиться с мощнейшим партийным лобби в лице Черненко и других членов политбюро или же не менее мощной машиной КГБ и других спецслужб, полностью контролируемой Андроповым. Среди прочих, именно это обстоятельство и заставляет некоторых экспертов говорить о том, что схема «Брежнев—Машеров=враги» не совсем соответствовала действительности. Конечно, у генсека и первого секретаря ЦК белорусской Компартии были разногласия — их, наверное, и не могло не быть. Но возникает такое ощущение, что кто-то слишком настойчиво распускал среди партийного руководства всех звеньев и народа слухи о вражде между Брежневым и Машеровым. КГБ же, с одной стороны, был призван бороться со слухами и сплетнями, но он же, при необходимости, мог эти слухи и распускать. Не исключено, что усиленно муссировавшиеся разговоры о прохладных отношениях и якобы имевшей место зависти Брежнева к популярности Машерова были результатом хорошо спланированной операции. Причем целью ее могло быть как желание вбить клин между Машеровым и Брежневым, так и стремление, да простит нас читатель за столь жаргонное выражение, «перевести стрелки», показать, вот он, мол, заказчик — раз отношения между генсеком и одним из его «наместников» плохие, мало того, этот «наместник» может переехать в столицу и сам стать «владыкой», то тогда само собой понятно, кому выгодна его смерть.

Кстати, Машеров был не единственным предполагаемым сменщиком Брежнева, покинувшим этот мир в возрасте «чуть за шестьдесят» при довольно странных обстоятельствах. Федор Давыдович Кулаков, ровесник Машерова, принимал активное участие в операции по смещению Хрущева. В сентябре 1964 года, когда многие из заговорщиков находились на юге на отдыхе, были обсуждены все детали смещения Хрущева. Кулаков, зани-

мавший тогда должность первого секретаря Ставропольского крайкома, принимал их у себя. Такая смелость была вознаграждена — в 1965 году Кулаков становится секретарем ЦК КПСС, ответственным за сельское хозяйство, а в 1971-м — членом Политбюро, одним из самых молодых в то время. Сочетание такой должности и относительная молодость, а также большой аппаратный опыт и связи действительно делали Кулакова одним из претендентов на место генсека. В феврале 1978 года в связи с 60-летием Федор Кулаков был награжден Золотой Звездой Героя Социалистического Труда. Однако затем последовала неожиданная опала — в начале июля того же года на Пленуме ЦК Кулаков подвергся резкой критике за неудовлетворительное состояние дел в сельском хозяйстве. Вечером 16 июля 1978 года Федор Давыдович крепко повздорил с женой. Он лег спать один, а утром охранники нашли его мертвым.

У Кулакова были проблемы со здоровьем. В 1968 году из-за рака ему удалили часть желудка. Естественно, при таком заболевании нужно было соблюдать строгий режим, однако Кулаков за столом себя обычно ни в чем не ограничивал, в том числе и в выпивке. Крепко выпил он и в тот роковой для себя вечер. Так что смерть «от острой сердечной недостаточности с внезапной остановкой сердца» выглядела вполне естественной, это было подтверждено всеми необходимыми медицинскими заключениями, в том числе и министром здравоохранения СССР Евгением Чазовым. Но знакомые Кулакова утверждали, что незадолго до смерти он говорил с ними о грозящей ему опасности, опасался каких-то провокаций против себя. Это и дало повод говорить о том, что смерть Кулакова, возможно, была убийством, а может, и самоубийством.

* * *

Но вернемся к делу Петра Машерова. Кому же еще мог быть неугоден первый секретарь Белорусского ЦК? В одном из интервью Наталья Машерова сказала: «Отец не дожид до Пленума ЦК КПСС меньше двух недель. Все было решено. Он шёл на место Косыгина. Я понимаю, что отец мешал многим. Именно тогда, в октябре 1980 года, «взошла звезда» Горбачева». Намек достаточно прозрачный. Действительно, именно в октябре 1980 года Михаил Горбачев вошел в состав Политбюро ЦК КПСС. А в марте 1985 года Машеров и Горбачев, в принципе, могли стать прямыми конкурентами в борьбе за кресло Генерального секре-

таря. Но ведь до этого было еще четыре с половиной года, стране еще предстояло дожить два года при Брежневе и пережить еще двух генсеков — Андропова и Черненко. Очень сомнительно, что кто-то настолько заранее стал расчищать дорогу Горбачеву. Причем именно «кто-то» — ведь сам Горбачев, по нашему мнению, в 1980-м еще не имел таких связей и рычагов влияния, чтобы «проверить» столь сложную операцию.

Вариант, что авария Машерова была следствием «внутрибелорусских разборок», тоже выглядит очень сомнительно. Тихон Киселев, ставший в октябре 1980 года первым секретарем ЦК КПБ, был возвращен в Минск из Москвы, где он занимал достаточно влиятельный пост заместителя Председателя Совета Министров СССР. Вряд ли у него был резон менять таким образом Москву на Минск.

И еще одна версия событий 4 октября 1980 года. Как утверждают в последнее время некоторые исследователи, авария на 659-м километре трассы Москва—Брест была... инсценировкой, главным «сценаристом» которой был сам Петр Минович Машеров!..

Конечно, эту версию можно назвать фантастической. Или же бредовой. Но не будем торопиться с выводами, тем более что наша задача, как мы уже говорили, осветить все возможные варианты развития тех событий. Самое интересное, что вариант с инсценировкой может объяснить те непонятные моменты, которые «не ложатся» под другие версии. Грубое нарушение инструкций машинами сопровождения, странное поведение Тарайковича, не совсем понятная «инстинктивность» выезда Пустовита на встречную полосу, несуразницы и ошибки в протоколах и схемах — все это объясняется, если предположить, что у всех этих людей были заранее расписанные роли.

Предположим, что это действительно так. Но зададим вопрос, который просто не может не возникнуть в данной ситуации: зачем? Зачем Машерову все это было нужно? Он что, решил себя убить таким изощренным способом?

Отвечая на этот вопрос, сторонники версии об инсценировке придерживаются двух линий. Первая является своего рода советской перепевкой легенд о царе Александре I, который якобы не умер в 1825 году в Таганроге, а, инсценировав свою смерть, под именем старца Федора Кузьмича жил чуть ли не до 1860-х годов где-то в отдаленных монастырях. Вот, мол, и Машеров, понимая, что его жизни угрожает опасность, что кто-то, еще более высо-

копоставленный, чем он, хочет устранить его с советского политического олимпа, решил «самоустраниться» сам. Была «авария», была «смерть» Машерова, были «похороны», было «расследование». А Машеров тем временем, изменив внешность и сменив имя, доживал (а может, и доживает до сих пор) свой век где-нибудь в глухой белорусской деревушке или за границей.

Второй вариант: Машеров, по каким-то ему одному ведомым причинам, решил «попасть» в аварию, но при этом не собирался «умирать». Однако в какой-то момент в инсценировке что-то пошло не по плану, и «комедия» завершилась трагедией — смертью Машерова и еще двух человек.

Могло ли так быть? Чисто теоретически — да, могло. Но если так действительно было, узнаем ли мы об этом с полной достоверностью? Очень и очень маловероятно...

* * *

Пришло время подвести некоторые итоги. На основании данных следствия, независимых расследований и публикаций в открытой прессе можно определить следующие основные версии гибели (или же мнимой гибели) Пэтра Машерова:

1. Несчастный случай, причиной которого стали действия водителя автомобиля ГАЗ-53Б Николая Пустовита, грубо нарушившего правила дорожного движения и допустившего выезд на встречную полосу движения, что привело к столкновению с автомобилем ГАЗ-13 «чайка» и гибели трех находившихся в нем людей. Это официальная версия следствия, подтвержденная решением суда.

2. Несчастный случай, причиной которого стало превышение соответствующей дорожной обстановке скорости движения водителем ГАЗ-13 «чайка» Е. Зайцевым, не сумевшим адекватно и вовремя отреагировать на изменившуюся дорожную обстановку. Косвенной причиной, приведшей к более тяжелым последствиям (гибели людей) стало игнорирование водителем и пассажирами «чайки» требования правил дорожного движения об использовании ремней безопасности.

Эта версия рассматривалась следствием, однако на основании данных автотехнической экспертизы был сделан вывод, что водитель Зайцев в сложившейся обстановке не имел возможности предотвратить столкновение.

3. Несчастный случай, причиной которого стали действия сотрудников ГАИ, сопровождавших автомобиль Машерова и не

сумевших обеспечить безопасный проезд кортежа. Следствием эта версия рассматривалась, в соответствующем определении были указаны грубые нарушения правил и инструкций экипажами сопровождения, однако в их действиях состава преступления не обнаружено.

4. Несчастный случай, причинами которого стали действия водителя автомобиля МАЗ-503 Тарайковича, спровоцировавшего следовавшего за ним водителя ГАЗ-53Б Пустовита на выезд на встречную полосу движения. Эта версия рассматривалась следствием, состава преступления в действиях Тарайковича не установлено.

5. Несчастный случай, причиной которого стала неисправность (предположительно, рулевого управления либо тормозной системы) автомобиля ГАЗ-13 «чайка». Как мы уже отмечали, в заключении НИИ судебной экспертизы Министерства юстиции Белорусской ССРСР, куда после аварии была отправлена разбитая «чайка», сказано: «Технически неисправных узлов, агрегатов и систем автомобиля, которые могли повлиять на безопасность движения, не обнаружено». Основываясь на этом заключении, следствие еще на начальном этапе прекратило разработку версии о технической неисправности автомобиля ГАЗ-13 «чайка».

6. Предумышленные действия водителя ГАЗ-53Б Пустовита, намеренно направившего свой автомобиль навстречу ГАЗ-13 «чайка». Эта версия рассматривалась следствием, однако мотивов, которые могли бы Пустовита совершить такой поступок, следствием (равно как и независимыми исследователями) установлено не было.

7. Заговор с целью убийства Петра Машерова. Исполнитель — Николай Пустовит, которого третьи лица неким образом заставили или побудили пойти на столкновение с «чайкой» Машерова. Выводы следствия по этой версии аналогичны предыдущей версии.

8. Заговор с целью убийства Петра Машерова. Исполнитель — водитель автомобиля МАЗ-503 Тарайкович, который своими действиями спровоцировал следовавшего за ним Николая Пустовита на выезд на встречную полосу. Эта версия следствием фактически не рассматривалась.

9. Заговор с целью убийства Петра Машерова. Исполнители — Тарайкович и Пустовит. Первый максимально перекрыл видимость, а Пустовит неожиданно совершил маневр на встречную полосу, из-за чего водитель ГАЗ-13 «чайка» Зайцев не имел

возможности предотвратить столкновение. Следствием данная версия не рассматривалась.

10. Заговор с целью убийства Петра Машерова. Исполнители — неизвестные лица, которые с применением неких технических средств на расстоянии повлияли на кого-то одного или нескольких водителей, что привело к кратковременной потере сознания и, как следствие, столкновению. Следствием данная версия не рассматривалась.

11. Инсценировка столкновения, инициатором которой был Петр Машеров. Целью мнимой аварии была инсценировка смерти Машерова, который затем скрылся в неизвестном направлении. Следствием данная версия не рассматривалась.

12. Инсценировка столкновения с целью создания видимости самого факта аварии. Вследствие неких причин возникли обстоятельства, которые привели к более тяжелым, чем планировалось, последствиям. Следствием данная версия не рассматривалась.

Не исключено, кто-то может и продолжить этот список. У автора данной книги есть своя, наиболее предпочтительная версия, однако, дабы сохранить принцип беспристрастности, говорить о том, какая именно, мы не будем. В любом случае, на наш взгляд, каждая из перечисленных выше версий (даже та, которая кажется наиболее правдоподобной автору) не имеет абсолютно четких и достоверных доказательств.

* * *

Напоследок, в качестве эпилога, сделаем одно предположение — допустим, аварии 4 октября 1980 года на трассе Москва—Брест не было. Или же она была, однако закончилась не столь трагически. Не суть важно, просто предположим (хоть такие предположения историки и не любят), что Петр Миронович пережил тот день. И опять же допустим, что он, как и предполагают некоторые исследователи, принял бы предложение Брежнева и занял пост Председателя Совета Министров СССР, а затем стал у руля страны. Что же дальше, как бы такой расклад повлиял на судьбу Советского Союза?

Машеров отличался от прочих партийных бонз. Однако Петр Миронович, так или иначе, был плоть от плоти коммунистической системы. Он просто не мог быть оппозиционером, иначе просто не достиг бы таких высот в своей карьере. С другой стороны, Машеров не мог не понимать, что страна неуклонно движется в тупик, что нужно что-то менять. Какие были бы эти

перемены? Повторил бы Машеров путь Михаила Горбачева, либо ему удалось бы реформировать Союз так, чтобы он в том или ином виде все же остался Союзом?

История рано или поздно все расставляет по своим местам. Однако Петр Машеров — случай особенный. Ему прочили большое будущее (хотя и в настоящем он добился немало), но судьба распорядилась по-иному. Гибель Машерова сделала его персонажем скорее не истории, а советской мифологии, основанной на вере в «добротого царя». Но так или иначе, Петр Машеров оставил свой след в истории, а его трагическая гибель до сих пор остается одной из загадок Советской империи...

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. *Антонович Славомир*. Петр Машеров: Док. повесть. Минск. — Юнацтва, 1993.
2. *Вайткун Алексей*. «Звездный час» белорусской столицы, <http://minsk-old-new.com/minsk-3138.htm>.
3. *Двинский Олег*. Петр Машеров: человек и легенда // Российские вести. — 2008. — № 19.
4. *Зенькович Н. А.* Покушения и инсценировки. От Ленина до Ельцина. — М.: Олма-Пресс, 1998.
5. *Лицкевич Олег*. Феномен Машерова // Свободная мысль. — 2008. — № 4.