

15 лет назад у меня на руках умирал Петр Миронович Машеров

Олег Слесаренко, водитель машины сопровождения, в тот октябрьский день был в поездке, ставшей для Машерова последней. На его руках умирал Петр Миронович. Сегодня свидетель трагедии на Московском шоссе впервые рассказывает о событии пятнадцатилетней давности — о дне 4 октября 1980 года.

— В группу сопровождения первого секретаря ЦК КПБ я вошел в марте 1980 года. Оформлен был на должность старшего инспектора. В группе — пять водителей. За нами были закреплены три автомобиля 'Волга', на которых мы сопровождали Петра Мироновича во время его поездки по республике.

Правильно пишут в своих воспоминаниях люди, близко знавшие П.М.Машерова, что он не засиживался в кабинете и совершал выезды частые и разные. Посещал предприятия, стройки, колхозы, часто направлялся непосредственно в поле, на фермы. Почти каждый маршрут, как я убеждался, никто не выбирал, и в основном он определялся самим Петром Мироновичем уже в пути. За редким исключением мы заранее знали о его выезде за пределы столицы.

Дежурство водителей всегда начиналось в восемь утра в гараже ЦК. Оттуда каждое утро за Петром Мироновичем на правительственную дачу в Дрозды следовали его личные водители — либо Евгений Федорович Зайцев, либо Анатолий Маркович Князев (они работали через день). Возвращалась машина Машерова в гараж — и вся наша группа в течение дня ждала сигнала на выезд.

Возможно, кому-то покажется, что работа водителя сопровождения — это прогулка. Кто так считает, глубоко заблуждается. Задача группы сопровождения ответственной — обеспечение безопасности первого лица республики во время его поездок. Петр Миронович совершал их в любую пору, днем и ночью, в любую погоду, порой очень ненастную, опасную для передвижения на дорогах. Чего скрывать, он любил быструю езду и часто подвергал себя и со-

что я лишь успел заметить: 'Запорожец', как спичечная коробка, слетел с дороги и очутился в болоте. Это водитель первой машины сопровождения Иван Александрович не растерялся и принял на свой борт 'Запорожца', освободив путь 'Чайке' Машерова. Петр Миронович вышел из машины, спросил, нет ли пострадавших. Убедившись, что люди живы и невредимы, Машеров продолжил путь.

К счастью, благополучно завершилось это происшествие. Но оно нарушило график поездки, поэтому на обратном пути водителю машеровской 'Чайки' пришлось увеличить скорость. На стадион мы уже не въезжали, а влетали...

Отчетливо помню 4 октября 1980 года. Может, потому, что не раз, а десятки раз прокручивал в памяти события того трагичного дня, участником которых по воле судьбы пришлось быть.

Утро как утро. Евгений Федорович Зайцев, водитель Машерова, как всегда подтянут, собран. Мы знали, что с Петром Мироновичем наш старший товарищ проработал многие годы. У него был завидный водительский и жизненный опыт, за что, наверное, его Машеров сильно уважал и ценил. Это правда, что, несмотря на пенсионный возраст своего водителя, Петр Миронович все же ему доверял. Мы, офицеры из группы сопровождения, с полуслова, как говорится, понимали Евгения Федоровича, и что очень откровенно, он всегда уважительно относился к нам, и тоже отлично понимал нас.

До обеда поездок не было. И только около 15 часов последовала команда диспетчера гаража на выезд. Заехали во двор ЦК — Петр Миронович уже стоял на крыльце. На нем был плащ из ткани защитного цвета, кото-



Скорость задавал Зайцев — она колебалась в пределах 120 километров — и мы, можно сказать, незаметно пересекли границу Минского и Смоленского районов. И вот тот злосчастный перекресток с указателем на Плиссю...

До сих пор многие говорят, что машина с картофелем, которая столкнулась с машеровской 'Чайкой', якобы выезжала со стороны Плиссю на главную дорогу и первая машина сопровождения ее не заметила. На самом же деле все было иначе. Идущий навстречу нам транспорт притормаживал и останав-

ливался. Водитель самосвала с места горячий самосвал. А сами в этот момент бросились к 'Чайке'.

Крыша ее была сплюснута до самого сиденья, а салон завален картошкой. Водитель, зажатый между сиденьем и рулем, был мертв. Не подавал признаков жизни и офицер охраны.

Петр Миронович сидел на своем сиденье, наклонившись к рулю, голова опущена, лицо окровавлено. Мне показалось: был еще жив. Мысль, что его еще можно спасти, не покидала в те минуты ни меня, ни тех водителей, которые подбежали к нам,

Петр Миронович сидел на своем сиденье, наклонившись к рулю, голова опущена, лицо окровавлено. Мне показалось: был еще жив.

чтобы помочь извлечь Петра Мироновича из кабины. Осторожно положили его на заднее сиденье 'Волги', на которой я ехал, и, немедля — на газ: в Смоленичи! Сопровождающих со мной не было, поэтому одной рукой я управлял машиной. а

скромно одет... У него множество переломов'.

Я позвонил в Смоленский райком партии, доложил о дорожном происшествии, в котором погиб Машеров. Вскоре на место аварии прибыли работники ГАИ, медики. Приехал Бровиков, бывший тогда вторым секретарем ЦК, спросил, где Петр Миронович, я ответил, что в Смоленичах в больнице. Он умчал туда.

На месте катастрофы вся наша группа сопровождения находилась часов шесть. Приезжали и уезжали милицейские и военные генералы, люди в штатском. Работали здесь следователи прокуратуры, МВД, КГБ. Прилетела из Москвы большая комиссия. Спрашивали о происшествии подробно, до мелочей. Провели, как и полагается в таких случаях, медэкспертизу. Конечно, шок, волнение сказались на каждом из участников этой страшной трагедии. Вид, видимо, у нас был уставший, и вскоре нас отпустили.

После случившегося у меня знакомые и незнакомые люди часто спрашивают: сколько времени я и мои товарищи из группы сопровождения находились под зрестом? Отвечаю каждый раз, что никто наручники на нас не надевал. Не верят...

Признаюсь: я готов был ко всему. Когда поздно вечером 4 октября возвратился домой, увидел заплаканную жену — она уже знала о случившемся. У нее тогда на руках была двухмесячная дочурка и я, как мог, ее успокаивал.

Когда в семь утра в квартиру позвонили, мою Тамару снова было трудно унять. Мужчина в штатском, стоявший у двери, сообщил, что внизу меня ждет машина. Я спросил: почему так рано? 'А мы и не уезжали', — последовал ответ. Подумал: 'Неужели боятся, что сбегу?'

Меня привезли в УВД Мингорисполкома и предложили зайти в кабинет начальника уголовного розыска города Николая Ивановича Чергинца. Хозяина кабинета

Вокруг гибели Машерова до сих пор ходит много слухов, небылиц, некоторые из них проскакивают на страницы газет. Одни говорят, что в отношении первого лица Беларуси была совершена диверсия. Другие утверждают: дескать, Петр Миронович стал жертвой потери бдительности пожилым водителем. Имеются суждения о том, что машина сопровождения оторвалась от 'Чайки' и это стало причиной беды. Мало ли какие версии еще есть...

Скажу честно: своей вины и вины своих товарищей я не чувствовал с первых минут. Это подтвердилось потом, после многочисленных 'дублированных' ситуаций, проверок, изучений документов, технических экспертиз. Вела расследование группа, которую возглавлял очень опытный следователь Николай Игнатович (впоследствии генеральный прокурор республики). Наконец, был суд, который установил виновника ЧП — водителя грузовика Николая Пустовита, который в момент встречи с нашими машинами нарушил правила движения. Как известно, он был осужден, отбывал наказание в заключении, но потом досрочно освобожден. Понимаю его состояние после пережитого... Но не могу понять его нынешнее утверждение о том, что в трагедии на Московском шоссе вина его незначительна. Дескать, если бы погиб не Машеров, то и отвечать не пришлось бы... С сожалением узнал об этом из недавней публикации в 'Советской Белоруссии' и подумал вот о чем. Мне кажется, неправильно поступает Н. Пустовит, нарушивший, по мнению суда, правила дорожного движения. Защищая себя, нельзя, я думаю, наводить тень на других участников происшествия, следователей, суд. Не такая у нас карательная система, чтобы, не разобравшись по существу, отправляли человека за решетку только за то, что погиб известный человек. Да, слишком велика была потеря для всего нашего народа, горечь