**03-191 ГАЗ М-21Г или М-21В «Волга» 4х2 4-дверный заднеприводный оперативный автомобиль МВД СССР, мест 5, вес: снаряженный 1.5/1.46 тн, полный 1.825/1.885 тн, ГАЗ-21Б/ГАЗ-21А 65/72 лс, 120/130 км/час, 1-й выпуск, штучно, предприятия МВД, с 1957 г.**



Производитель базового автомобиля Горьковский ордена Ленина, ордена Красного Знамени и ордена Отечественной войны первой степени автомобильный завод им. Молотова В. М., г. Горький. Выпущено 638875 экземпляров (всех ГАЗ-21).

 Фотографий прототипа этой модели со звездой на радиаторной решетке, правда постройки примерно 2000-х годов, имеется достаточно много, а вот свидетельств его реально эксплуатации в органах внутренних дел, в противоположность 21-м «Волгам» 2-го и 3-го выпуска, не нашел, по крайней мере пока. Да и не мудрено, ведь «Волги» первой серии и не могли, а, вернее, не успели, получить в милиции такого распространения, как «Москвичи-400 и 401», «Победы», ГАЗ-69 или «Волги» последующих серий в связи с тем, что производство автомобиля тогда находилось в стадии становления, а выпуск машин второй серии М-21И был начат уже в конце 1958 г.

 Конечно, милицейское начальство стремилось пользоваться автомобилем этой модели и, наверняка, у некоторых это получалось. Но, думаю, они не горели желанием, да и не были обязаны, окрашивать их согласно Приказа МВД СССР № 266 «О специальной окраске **оперативных** легковых автомобилей органов милиции» от 31 декабря 1953 года в темно-синий цвет с красной полосой и иметь надпись «Милиция» на передних дверях.

 Вполне возможно, что в последствии некоторое, весьма незначительное, количество автомобилей ГАЗ М-21 1-го выпуска поступило и в ОРУД или ГАИ, а также в распоряжение патрульных и других служб. В большинстве случаев «на местах» они окрашивались согласно общего правила, но на части автомобилей появлялись более конкретные надписи, например, «ОРУД», «ГАИ» или «Госавтоинспекция». Эти машины вполне могли дожить и до следующего, 1963 г., бирюзового специального окраса оперативных автомобилей органов милиции, но и в таком окрасе фото этого автомобиля не найдено.

**Из истории МВД СССР.**

 **15 марта 1946 года** V сессия Верховного Совета СССР приняла Закон о преобразовании Совета народных комиссаров СССР в Совет министров СССР, а народных комиссариатов — в министерства. НКВД СССР преобразовывается в Министерство внутренних дел СССР (МВД СССР).

 **7 мая 1960 года** был принят закон об упразднении Министерства внутренних дел СССР; его функции переданы министерствам внутренних дел союзных республик.

 **26 июля 1966 года** Указом Президиума Верховного Совета СССР «О создании Союзно-республиканского министерства охраны общественного порядка СССР» было восстановлено централизованное управление органами милиции в масштабе страны (МООП СССР).

 **25 ноября 1968 года** Президиум Верховного Совета СССР принял Указ «О переименовании Министерства охраны общественного порядка СССР в Министерство внутренних дел СССР».

**Из истории ОРУД и ГАИ.**

 29 ноября 1925 года Совет Народных Комиссаров СССР наконец-то принял Постановление «О признании имеющей силу для Союза ССР международной конвенции относительно передвижения автомобилей» – той самой, подписанной Россией в 1909 году. Признание международных ПДД потребовало и ужесточения контроля за их соблюдением. Уже 30 декабря 1925 года Моссоветом был создан первый в стране Отдел регулирования уличного движения – ОРУД.

 Воодушевленный удачным «опытом» на местах, СНК РСФСР 20 марта 1932 года принял Постановление «О централизации учета аварийности и происшествий на местном транспорте в органах рабоче-крестьянской милиции». Несколько лет ОРУДы выполняли всю связанную с автомобилями работу, т.е. не только обеспечивали безопасность на дорогах, но и занимались регистрацией машин, выдачей водительских удостоверений, проводили техосмотры и т. д. Однако 3 июля 1936 года СНК СССР принял «Положение о Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». С этого момента административно-технической работой занималась ГАИ, а ОРУДы вновь сосредоточились только на регулировании движения и обеспечении его безопасности.

 Подобное разделение просуществовало вплоть до 1961 года, когда ОРУД сделали подразделением ГАИ, а в 1969 году разрозненные силы дорожного надзора были реорганизованы в ДПС в составе ГАИ.

 Техническое оснащение орудовцев находилось в плачевном состоянии, неизменными оставались лишь свистки и жезлы. Поэтому до войны самым распространенным транспортным средством орудовцев были мотоциклы. После войны, с запуском массового производства «Побед» и «Москвичей», этими автомобилями начали, пусть и медленно, «вооружаться» ОРУДы. Во многих областях Управлению ОРУД полагался один - два автомобиля, и, как правило, это была уже списанная из других организаций техника. Даже мотоциклы стали массово поступать на вооружение лишь после 55-го года. Никаких проблесковых маячков на оперативных автомобилях тогда еще не было, а все специальное оборудование, в лучшем случае, сводилось к установке громкоговорителя на крыше.

 По-настоящему массовая автомобилизация органов ОРУД-ГАИ началась после воссоздания в 1968 году МВД СССР.

*Из Каталога-справочника Автомобили СССР. Автомобиль «Волга». М. 1963 г.*

 Автомобиль «Волга» выпускается Горьковским автозаводом с конца 1956 г. За время

выпуска заводом освоен ряд модификаций этого автомобиля. Конструкцию автомобиля постоянно совершенствовали, повышали его надежность, долговечность, улучшали ходовые качества и эксплуатационные показатели.

 В течение 1959 и 1962 г. автомобиль дважды модернизировали в связи с чем появлялись

новые базовые модели и их модификации. С начала производства завод выпускал следующие модели автомобиля «Волга».

 С 1956-57 г. завод выпускал автомобили «Волга» модели М-21Г (общего назначения) с

нижнеклапанным двигателем и на его базе автомобиль-такси модели М-21Б, оборудованный таксометром и фонарем «такси». В 1958 г. на автомобиле «Волга» был установлен верхнеклаланный двигатель, гипоидный задний мост новой конструкции и введены некоторые усовершенствования в конструкции узлов. Автомобили выпускали следующих моделей: М-21В—общего назначения; М-21А—такси. Освоено производство модификации автомобиля с автоматической коробкой передач, модель 21, а также экспортные варианты автомобилей М-21В и М-21 с улучшенной отделкой и повышенной степенью сжатия и мощностью двигателя, модель М-21Д — для экспорта с механической коробкой передач и модель 21Е — с автоматической передачей.

 В 1959 г. автомобиль вновь модернизировали и номер основной модели М-21В изменился на М-21И, а экспортному варианту этого автомобиля был присвоен номер модели М-21К. Номера моделей М-21, М-21Е и М-21А остались без изменений.