**03-399 ЗиС-101А 4х2 оперативная машина обеспечения безопасности поездок охраняемых лиц на автомобилях ГОНа 1-го отдела ГУГБ НКВД СССР, 4-дверный заднеприводный лимузин высшего класса, мест 6, вес: снаряженный 2.5 т, полный 2.97 т, 110 лс, 120 км/час, всех 101А 675 экз., ЗиС г. Москва, 1939-41 г**.



Судя по фотографиям, такая комплектация ЗиС-101А с дополнительными звуковым сигналом и передней фарой не была редкостью. При этом фара была обязательна только для машин сопровождения. А на «персоналках» и машинах ГОН, обслуживающих Наркоминдел их или не ставили, или они «исчезали» в процессе эксплуатации.

На лобовом стекле модели, похоже, обозначено приспособление против обмерзания стёкол - на лобовое изнутри с уплотнителем по периметру крепилось второе стекло, а межу ними провод электрообогрева. Сергей Канунников в «За рулем» №3 за 1997 г. пишет: «…первые электростеклоподъемники появились в 1928 г. Чуть позже - электробогреваемые стекла, они представляли собой двойное стекло с проводами обогревателя посередине. Уже в 1938 г. можно было установить электрообогреваемое ветровое (!) стекло».

*Константин Андреев на denisovets.ru*

Первый автомобиль с новой внешностью, но еще с двигателем ЗиС-101, был построен автозаводом еще 11 апреля 1939 года и, наряду с построенным тогда же ЗиС-102, предназначался для выставки в честь XVIII съезда ВКП(б). А «полноценный» ЗиС-101А был представлен широкой публике 7 ноября 1939 года на параде, посвященном 15-летию выпуска первого советского автомобиля АМО-Ф15. Серийное производство ЗиС-101А было начато во второй половине 1940 года и продолжалось до июля 1941 года, когда серийный выпуск представительских автомобилей был прекращен в связи с началом войны. Всего было собрано 675 экземпляров ЗИС-101А – 199 машин в 1940 году, 475 машин в 1941 году и 1 машина в 1942 году.

*Главный гараж России. От Собственного Его Императорского Величества гаража до Гаража особого назначения. 1907-2007. Под общей редакцией генерала армии Е.А. Мурова. Издательство «МедиаПресс», Москва, 2007.*

В конце 1937 года в 1-м отделе Главного Управления Государственной Безопасности НКВД СССР (отдел охраны руководителей партии и правительства) был создан гараж оперативных машин, в задачу которого входило обеспечение безопасности поездок охраняемых лиц на персональных автомобилях ГОНа. В эти же сроки автопарк гаража пополнился отечественными автомобилями ЗиС-101 и ГАЗ-М1.

В 1939 году колонна оперативных автомашин гаража 1-го отдела НКВД СССР из Варсонофьевского переулка была переведена в Кремль со стоянкой во дворе корпуса № 8 по Коммунистической улице, а также под Большим Каменным мостом, грузовые базировались в Филях. В марте 1940 года 1-й отдел НКВД СССР и ГОН подготовили инструкцию дежурным шоферам-водителям, которая определяла совместные действия представителей двух гаражей по выполнению поставленных служебных задач. 1 апреля 1940 года колонны основных (персональных) и оперативных автомобилей составили единый коллектив ГОНа, а Гараж особого назначения вошел в состав оперативных подразделений 1-го отдела НКВД СССР.

При всей четкости организации поездок порой возникали нештатные ситуации. Так, 7 февраля 1941 года, около 9 часов утра, на спуске с горы Крылатской Рублевского шоссе, вблизи деревни Черепково, попал в аварию автомобиль «Кадиллак» № МБ 35-41 Гаража особого назначения. Машина управлялась шофером Абрамовым, который вез в Москву супругу Председателя Совета Народных Комиссаров СССР и Наркома иностранных дел СССР В.М. Молотова Полину Жемчужину. Навстречу двигался автобус с 14-ю рабочими одного из подмосковных заводов, и водитель, избегая аварийной ситуации со встречной машиной, остановился.

Шофер ГОНа также стал тормозить, но на обледенелом шоссе «Кадиллак» повернуло два раза вокруг своей оси, и он задним правым крылом ударил автобус, который упал в кювет. В автомобиле ГОНа никто не пострадал. Жену Молотова доставили на службу на дежурной машине 1-го отдела ГУГБ НКВД СССР (отдел охраны). О происшествии было доложено руководству НКВД (А.П. Берия и В.Н. Меркулову), а также В.М. Молотову. Проводилось следствие по факту дорожно-транспортного происшествия.

*Из главы 9. Рождение и жизнь отечественного представительского автомобиля.*

Первопроходцем в создании советских легковых автомобилей стал ленинградский завод «Красный Путиловец», где были изготовлены первые шесть автомобилей, названные Л-1 («Ленинград-1»). Они представляли собой точную копию американского автомобиля «Бьюик» 1932 года Очень сложная

машина, изобиловавшая самыми современными агрегатами и технологиями, была изучена и воспроизведена нашими автостроителями в 1933 году. Но начать серийное производство так и не удалось из-за прихода на завод срочного заказа на производство пропашных тракторов.

Дальнейшие работы по отечественному лимузину вел уже коллектив AMO (с 1 октября 1931 г. заводу присвоено имя Сталина - ЗиС) под руководством главного конструктора Е.И. Важинского, приняв за основу шасси автомобиля Л-1. В целом создаваемый легковой ЗиС сохранил конструктивную преемственность, но по внешним формам существенно отличался от Л-1. На заводе решили отойти от копирования один в один импортных прототипов и сделать поистине отечественный автомобиль. Заказ по созданию современного обтекаемого кузова ушел на американскую кузовную фирму «Budd», изготовившую действительно красивый и стильный корпус для нашего автомобиля.

16 декабря 1935 года высшим руководством страны утверждена производственная программа по выпуску легкового автомобиля ЗиС-101. Вначале была сделана попытка эксплуатации этого автомобиля в Особом гараже. Ввиду недостаточных технических характеристик от этой идеи отказались. Передали автомобили в легковой гараж Оперативного отдела НКВД СССР, но и там было очень много проблем с их практическим использованием при сопровождении основных автомобилей.

В ЗиС-101 постоянно обнаруживались заводские недоработки. После внесения некоторых изменений модель легкового автомобиля ЗиС-101 была окончательно утверждена. Карбюраторный, бензиновый, 8-цилиндровый рядный мотор с рабочим объемом 5,5 литра обеспечивал максимальную скорость 120 км/ч при массе автомобиля 2,5 тонны. Проверка качества автомобилей проводилась в пробеге по маршруту Москва - Ленинград - Киев - Москва, из которого все автомашины вернулись в полной исправности 11 июня 1936 года. Выпуск автомобилей ЗиС-101 был переведен в стадию серийного производства. До конца 1936 года удалось сделать 11 лимузинов. При этом надо заметить, что ЗиС-101 был единственной легковой моделью завода, выпускавшейся на главном конвейере. За пять лет, с 1936 по 1941 год, было изготовлено 8752 автомобиля. Это больше, чем программа выпуска легковых автомобилей ЗиС (ЗиЛ) за последующие 60 лет.

Этот автомобиль был оснащен самой современной, для своего времени, техникой. Он оборудовался отопительной системой, вакуумным стеклоочистителем, радиоприемником и перегородкой между водителем и пассажиром. ЗиС-101 был наиболее массовым автомобилем. Он эксплуатировался в автохозяйствах ряда наркоматов, таксомоторных парков, а также в качестве кареты «скорой помощи». И все же существенные недоработки этой модели продолжали иметь место.

28 июня 1940 года Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило решение «Об организации производства легковых бронированных автомобилей на автозаводе им Сталина»2. Это была первая разработка такого рода в Советском Союзе. Наркомсредмаш СССР обязывался организовать на автозаводе им. Сталина производство автомобилей с бронированным кузовом на базе легковой машины ЗиС-101. К началу 1941 года наркомат должен был изготовить 10 экземпляров специальных изделий.

Максимальная скорость автомобиля определялась в 90 км/ч. Имелось шесть пассажирских мест (с водителем). Пулестойкая броня и стекло должны «держать» простую винтовочную пулю при прямом попадании с дистанции 75 метров. Организовывалось производство специальных двойных камер и усиленных покрышек, а также многих агрегатов из высококачественных легированных сталей и материалов. Проведение всесторонних испытаний опытных образцов возлагалось на 1-й отдел (отдел

охраны) ГУГБ НКВД СССР. Вся работа проходила при самом деятельном участии представителей Гаража особого назначения (гараж к этому времени стал подразделением 1-го отдела ГУГБ НКВД СССР).

Практически сразу, 24 августа 1940 года, вышло постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об улучшении качества машины ЗиС-101»3. В документе отмечалось большое количество дефектов автомобиля, выпускаемого заводом им. Сталина, - сильный запах бензина в кузове, шум коробки скоростей, стук двигателя и повышенный расход бензина, скрип кузова, биение руля, частая поломка рессор и жесткость подвешивания, быстрый выход из строя электрочасов, бензоуказателей, стеклоочистителей и тд.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) постановили: за выпуск недоброкачественных автомобилей, за неприятие своевременных мер к устранению дефектов и за скрытие наличия дефектов от правительства наркому Лихачеву объявить выговор с предупреждением; директора завода им. Сталина Волкова снять с работы как не справившегося с делом. Народного комиссара Лихачева и вновь назначенного директора обязали обеспечить быстрое (до 1 сентября 1940 г.) улучшение качества выпускаемых автомашин ЗиС-101. Постановлением также выделялось 2 150 000 рублей на достройку ставшего впоследствии знаменитым экспериментального цеха (№6) завода.

Машина имела несколько модификаций, наиболее интересной из которых можно считать бронированный вариант ЗиС-101Э. Два экземпляра этого автомобиля изготовили в 1940 году для высшего руководства страны. Тяжелые, 4-тонные автомобили были способны развить скорость до 116 км/ч, при этом сохраняя неплохую управляемость и приемистость. Защита машины для того времени была весьма серьезна. Достаточно сказать, что толщина стекол составляла 70 мм.

Великая Отечественная война внесла серьезные изменения в планы завода. 7 июля 1941 года был приостановлен выпуск автомобиля ЗиС-101.

6 января 1942 года Государственный Комитет Обороны СССР принял решение о восстановлении автомобильного производства в Москве, не нарушая темпов роста оборонной продукции. Уже 19 сентября 1942 года (до начала непосредственной осады немцами Сталинграда, когда исход войны еще далеко не был предопределен) были начаты работы по созданию правительственного лимузина высшего класса - ЗиС-110.

*Из книги «Машина власти» Н. Травников, М. 2012.*

ЗиС-101А принято считать окончательной, «состоявшейся» версией первого отечественного серийного автомобиля представительского класса. Действительно, эта модификация избавилась от многих «болезней роста», присущих ЗиС-101, но её появление стало не логическим итогом работы конструкторов, а следствием государственной директивы, требующей немедленного устранения недочётов освоенной модели.

«…ЧТОБ СКАЗКУ СДЕЛАТЬ БЫЛЬЮ»

Устранить врождённые недостатки ЗиС-101, вызванные не качеством сборки, а недоработками конструкции, в отведённый государством срок было бы практически невозможно, если бы к работе по усовершенствованию машины Завод им. Сталина приступил лишь после выхода грозного постановления партии и правительства. Однако слабые места автомобиля были известны конструкторам ещё до начала серийного производства «101-го». И работы по его улучшению начались задолго до правительственной директивы. Избавить автомобиль от лишнего веса было почти невозможно, поэтому улучшить его динамические показатели решили путем прибавки мотору лошадиных сил. К середине 1940 года конструкторы подготовили целый ряд изменений, направленных на повышение мощности двигателя. Его усовершенствование предполагало применение нового карбюратора типа «Стромберг» с падающим потоком, изменённого впускного коллектора и оптимизацию фаз газораспределения.

Вопреки распространённому заблуждению, алюминиевые поршни на автомобили «101-го» семейства устанавливались крайне редко. Расчётных 115 л.с. «исправленной» версии силового агрегата на практике достичь не удалось.

В результате всех изменений во второй половине 1940 г. началось производство модернизированной модификации лимузина – ЗиС-101А. Помимо более мощного (100-110 л.с.) двигателя, эту машину отличала и усовершенствованная трансмиссия.

Распространённая с подачи Льва Михайловича Шугурова информация о появлении цельнометаллического каркаса кузова неверна. Каркас остался прежним, деревянно-металлическим. Внешне ЗиС-101А отличался от предшественника новой, более современной облицовкой радиатора и капотом. Лувры на его боковинах, в соответствии с изменённой стилистикой облицовки, приобрели строго вертикальное членение.

В этой ипостаси лимузин, лишённый большей части второстепенных врождённых недостатков, но не избавленный от главного – избыточной по отношению к мощности собственной массы, – производился до июля 1941 года, когда выпуск представительских

автомобилей в связи с началом войны был прекращен. Свет успело увидеть около шестисот ЗиС-101А.

Некоторое количество этих автомобилей успело на вторых ролях послужить в Гараже особого назначения.

Семейство «ЗиС-101» осталось в истории самым массовым из легковых моделей завода: с 3 ноября 1936 года по 7 июля 1941 года было построено 8752 машины. В личное пользование ЗиС-101 и ЗиС-101А не продавались. Тем не менее, в каталоге автомобилей производства заводов СССР за 1939 год ЗиС-101 присутствует, и цена на него составляет колоссальную по тем временам сумму – 27000 рублей. Автобус ЗиС-8 в этом же реестре оценивается в 9 936 рублей.

**Справка.**

26 февраля 1940 г. 1-й отдел НКВД СССР вошел в состав вновь образованного Народного комиссариата государственной безопасности (НКГБ СССР). 20 июня 1941 года в соответствии с Указом Президиума Верховного совета СССР «Об объединении Народного комиссариата внутренних дел и Народного комиссариата государственной безопасности в единый Комиссариат внутренних дел Союза ССР» 1-й отдел вошел в состав объединенного НКВД СССР. В первой половине 1943 года, в условиях наступления Красной армии, было признано целесообразным вернуться к довоенной реформе органов государственной безопасности, которая максимально соответствовала задачам обеспечения фронта и конечной победы над немецко-фашистскими захватчиками. 14 апреля 1943 года был принят Указ президиума Верховного совета СССР «Об образовании Народного комиссариата государственной безопасности СССР». С этого времени 1-й отдел был преобразован в 6-е управление - управление охраны руководящих кадров партии и правительства. Новое управление сохранило все свои прежние функции.

С 15 апреля 1946 по 25 декабря 1946 года – ГОН при Управлении охраны №2 МГБ СССР. С 25 декабря 1946 по 23 мая 1952 года – ГОН при ГУО МГБ СССР. С 23 мая 1952 по 5 марта 1953 года – ГОН при Управлении охраны МГБ СССР. В апреле 1953 года ГОН, в связи с очередной реорганизацией органов госбезопасности, был введен в состав Девятого управления МВД СССР, а с 13 марта 1954 года – в состав Девятого управления КГБ при Совете Министров СССР.

**ЗиС-101А (1940-41 г.), класс высший, преемник - ЗиС–110.**

Число посадочных мест 6

Максимальная скорость 120 км/ч

Расход топлива 25,5 л/100 км

Максимальная мощность 110 л.с.

Двигатель карбюраторный, рядный, 8-цилиндровый, верхнеклапанный объёмом 5766 см3

Трансмиссия механическая 3-ступенчатая

Привод колес задний

Тормоза барабанные

Кузов 4-дверный на раме

Количество выпущенных экземпляров 675

Масса 2500 кг.