**03-234 ЗиЛ-41044, он же ЗиЛ-115В, 4х2 специальный 2-дверный парадный кабриолет высшего класса на основе шасси ЗиЛ-117В, внешние формы ЗиЛ-4104, мест 3, вес: снаряженный 2.985 т, полный 3.36 т, ЗиЛ-114К 275 лс, 200 км/час, всего 4 экз., парадных 3, ЗиЛ г. Москва, 1981 г.**



**Изготовитель:** Московский трижды Ордена Ленина, орденов Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени автомобильный завод им. И.А. Лихачева, производственное объединение (ПО ЗиЛ).

*Из книги «Машина власти», автор Никита Сергеевич Травников. Московский Печатный Двор, М. 2013.*

**Семейство парадных кабриолетов. ЗиЛ-115В, ЗиЛ-41044, ЗиЛ-410441, ЗиЛ-41041**

 Со времён появления на Красной площади парадных кабриолетов ЗиС-110В ни одно поколение правительственных лимузинов Завода им. Лихачёва не обходилось без аналогичной модификации. Не стало исключением и «115-е» семейство.

**ЗиЛ-115В**

 В 1977 году руководство ЗиЛа получило директиву из Гаража особого назначения: коль скоро почти готово к производству новое семейство лимузинов, значит пора создавать новые парадные кабриолеты. Срок был отведён очень короткий - три года. Директор завода Павел Дмитриевич Бородин собрал совет. Конструкторы сразу же заявили, что это утопия. Бородин на это ответил, что правительственный заказ придётся выполнить любыми способами. Чтобы сэкономить время на проектных работах и составлении технической документации, производственники по просьбе Павла Дмитриевича взялись за переделку автомобиля, не имея чертежей, что, в зависимости от угла зрения, можно считать трудовым подвигом, а можно - авантюрой. Руководил этим процессом инженер-конструктор Евгений Сергеевич Копылов.

 На создание макета будущего парадного автомобиля было отведено всего полгода. В качестве основы для изготовления первого образца будущего кабриолета, получившего заводское обозначение ЗиЛ-115В, был использован служебный ЗиЛ-117В самого Бородина *(не факт, по данным из архив Киреева В.А. шасси №25 числилось на ЗиЛе после 1986 года).*

 Различие кузовов «114-го» и «115-го» семейств не позволяло просто заменять одни элементы оперения другими. Но поскольку производственники подошли к работе творчески, прототип медленно, но верно строился, постепенно приобретая как фамильные черты лимузинов нового семейства, так и нечто новое, созданное с расчётом на дальнейшее «легальное» внедрение.

 Работы над стилем заняли восемь месяцев. Внешне «фальшивый» прототип от более поздних официальных версий отличался элементами отделки и оперения: кузов и тент были чёрными, блоки передней сигнальной оптики имели иную форму и размеры, а салон был обшит кожей вишнёвого цвета. «Незаконнорожденный» кабриолет отправили на испытания, результаты которых представители Генштаба ВС СССР и ГОНа сочли удовлетворительными, а завод получил госзаказ ещё на три автомобиля - для участия в военизированных церемониях на Красной площади. Дебют ЗиЛ-115В на главном параде страны был запланирован на 7 ноября 1981 года.

**ЗиЛ-41044**

 После этого машину пригнали конструкторам, которым предстояло сделать чертежи по уже готовому образцу. На документацию ушло около года - больше, чем заняла постройка прототипа.

 В 1981 году уже по заводским чертежам были построены три кабриолета, получивших обозначение ЗиЛ-41044 Поскольку укороченные седаны на базе лимузинов первого поколения не выпускали, за основу взяли шасси ЗиЛ-117. Кабриолеты оснастили такими же двигателями, как и на ЗиЛ-117В (275 л.с.), а также настраиваемыми АКПП с более «медленной» первой передачей. Кузов можно считать стандартным для таких машин: две двери, три места для сидения; вместо правого переднего сиденья - стойка с микрофонами, левее её - поручень. Плюс обязательная радиотрансляционная система, состоявшая из передающей радиостанции и антенн на задних крыльях.

 Кузова были покрашены в серо-стальной цвет, салоны имели отделку из светло-коричневой кожи. Процессом трансформации тента (он был серого цвета) ведала сложная система с гидравлическим приводом, позволявшая полностью автоматизировать процесс. Разработанные специально для этих машин новые задние фонари и облицовка радиатора впоследствии использовались на серийных лимузинах второго поколения - ЗиЛ-41045.

 Как и планировалось, 7 ноября 1981 года маршал Советского Союза Д.Ф. Устинов принимал парад на Красной площади уже на кабриолете нового семейства.

**ЗиЛ-410441 и ЗиЛ-41041**

 К теме обновления парадных кабриолетов государство вернулось спустя почти 30 (!) лет после создания ЗиЛ-41044, в преддверии парада на Красной площади 9 мая 2010 года, посвящённого 65-летию Победы в Великой Отечественной войне.

 На создание нового кабриолета был объявлен конкурс, участие в котором приняли Завод им. Лихачёва и нижегородское ООО «Атлант-Дельта». Версия заводчан, с основательно изменённым оформлением передка и совершенно новой светотехникой, получила индекс «ЗиЛ-410441», а версия конкурентов, сохранившая все характерные черты базового лимузина третьего поколения, - «41041 кабриолет». На параде Победы, в конечном счёте, решено было использовать детище «Атлант-Дельты».

 Традиционно для зиловских парадных кабриолетов оба варианта были 2-дверными, на обоих отсутствовало правое пассажирское сиденье, вместо которого крепилась стойка с микрофонами и поручень, за который мог держаться принимающий парад человек. От предшественников оба автомобиля принципиально отличались тем, что впервые в истории парадных кабриолетов были выкрашены не в серый, а в чёрный цвет.

|  |
| --- |
| Модельный ряд ЗиЛ-4104 |
| ЗиЛ-Э4104 | 1976 г. Экспериментальный автомобиль |
| ЗиЛ-4104 | 1978-83 г. Серийный автомобиль |
| ЗиЛ-41046 | 1981 г. «Орбита 2М»-Автомобиль спецсвязи с внешностью ЗиЛ-4104 |
| ЗиЛ-41045 | 1983-85 г. Автомобиль после модернизации |
| ЗиЛ-41047 | 1986-2011 г. Последняя модернизация семейства 4104с квадратными фарами |
| ЗиЛ-41072 | 1985-2009 г. «Скорпион»-автомобиль охраны с внешностью ЗиЛ-41045, позже ЗиЛ-41047 |
| ЗиЛ-4104Р | 1990 г. Киносъемочный автомобиль с внешностью ЗиЛ-4104 |
| ЗиЛ-41042 | 1980-86 г. Реанимационный автомобиль |
| ЗиЛ-4107 | 1986 г. «Диск» Автомобиль спецсвязи с внешностью ЗиЛ-41047 |
| ЗиЛ-41049 | 1983 г. «Дружба» Автомобиль спец, связи с внешностью ЗиЛ-41045 |
| ЗиЛ-41044 | 1981 г. Кабриолет с внешностью ЗиЛ-4104 |
| ЗиЛ-41043 | 1980 г. «Орбита 2» автомобиль спецсвязи с внешностью ЗиЛ-4104 |
| ЗиЛ-41048 | 1984 г. Автомобиль с системой «САРТ» имеет внешность ЗиЛ-41045 |
| ЗиЛ-41041 | 1986-2012 г. Пятиместный короткий автомобиль с внешностью ЗиЛ-41047 |
| ЗиЛ-41071 | 1988 г. Автомобиль спецсвязи на с внешностью ЗиЛ-41047 |
| ЗиЛ-4105 | 1982 г. Бронированный автомобиль с внешностью ЗиЛ-4104 |
| ЗиЛ-41051 | 1984 г. Бронированный автомобиль с внешностью ЗиЛ-41045 |
| ЗиЛ-41052 | 1986 г. Бронированный автомобиль с внешностью ЗиЛ-41047 |
| ЗиЛ-41047ТБ | 1992 г. Бронированный автомобиль в ателье «Траско-Бремен» |
| ЗиЛ-4102 | 1988-89 г. Полноценные ездовые макеты |
| ЗиЛ-410441 | 2009-2012 г. Кабриолет последней модификации |

*О ЗиЛ-117В (шасси №25), послужившим основой для постройки опытного ЗиЛ-115В. Текст: С. А. Доронина, специально для AutoWP.ru.*

 История этого автомобиля началась в 1973 году прошлого века, а точнее 14 сентября, когда на шасси ЗиЛ-117 под номером №25 был установлен кузов с откидным верхом, получивший обозначение 117В. Тогда была принята сквозная нумерация шасси, они шли подряд по номеру модели, а кузова имели дополнительное своё специальное обозначение. Так случилось и с этим автомобилем, получившим направление не в гараж парадных автомобилей Министерства Обороны, а в распоряжение 9-го управления КГБ СССР в городе Ялта в Крыму. Там он и эксплуатировался, судя по предназначению, обслуживая высокопоставленных Гостей, прибывающих на отдых в Крым, всесоюзную здравницу!

 Так бы он и служил далее в Крыму, но с началом выпуска новой флагманской модели ЗиЛ-115 (ЗиЛ-4104 по заводской документации) у руководства возникла идея обновить и парадные машины в духе более современной модели. В конце 1979 года данную машину отозвали с курорта и запустили на переработку в МСЦ-6, где первым делом отрезали переднюю и заднюю части кузова, чтобы поставить облицовку в стиле модели 4104 (не во всём, а по возможности, именно «в стиле»). Сиденья и карты дверей оставили прежние, темно-красного цвета, хотя сам салон перешили и по максимуму оснастили приборами и оборудованием от модели 4104. Машину строили без специально разработанной документации, а больше по опыту постройки подобных, заодно создавая документацию для последующего выпуска трех парадных машин 41044.

 Бамперы установили от 4104 без доработки, заднюю панель немного модернизировали, установили держатель под номерной знак нового стандарта и с подсветкой, хотя она и не была полностью как у последующих 41044. Передняя часть получила характерные передние боковые габаритные фонари, отличающиеся от моделей 4104 и 41044. Машина получилась парадной, с новым современным оформлением, черного цвета, какой изначально и была создана. Её представили руководству, в частности тогдашнему Министру Обороны СССР Д.Ф. Устинову, который одобрил проект. В 1981 году было выпущено три автомобиля, получивших отдельный документальный индекс «ЗиЛ 41044», хотя на заднем крыле была сохранена хромированная надпись «ЗиЛ 115В».

 Данный автомобиль был передан в ГОН, где и находился по 1986 год. Затем он был возвращен на завод, где участвовал в съёмках, попал в наши и зарубежные каталоги, участвовал в новогодних праздниках в ДК ЗиЛ. На 1 января 1982 года он имел не малый для таких машин в пробег - 40 652 км, а к 1986 году «набежал» ещё 1 120 км.

 С завода автомобиль был продан в феврале 1992 года. Новый владелец в 2006 году произвел реставрацию кузова, а затем в 2010 году в «Депо ЗиЛ» заказал и новый цвет кузова под парадные - серо-голубой. Автомобиль экспонировался на выставках ретро автомобилей в Галерее Сорокина. Находится в отличном историческом состоянии в частной коллекции.

*07 августа 2019 Сергей Бездорожный «Парадный фаэтон ЗиЛ-41044 (ЗиЛ-115В) — самый главный автомобиль страны».*

 Парадные автомобили ЗиЛ-117В, изготовленные в 1973 г., достаточно быстро устарели морально. И дело даже не в предпочтениях мировой автомобильной моды — к статусным лимузинам она почти не имеет отношения, наоборот, здоровый консерватизм здесь только приветствуется. Просто к началу 70-х годов на Автозаводе им. Лихачева сменилась вся линейка легковых автомобилей, и на их фоне парадные фаэтоны ЗиЛ-117В выглядели не столь презентабельно.

 Логично было изготовить партию парадных фаэтонов на базе новых автомобилей ЗиЛ-4104 (ЗиЛ-115), чтобы и за парадными машинами сохранить статус самых главных автомобилей страны. По традиции, парадные фаэтоны выпускают не парами, а тройками — две машины всегда на виду, а третья во время парадов на Красной площади обычно стоит у Спасской башни, на «всякий пожарный случай». Новая тройка парадных фаэтонов ЗиЛ-41044 покинула автозавод в 1981 г. Всего выпущено пять экземпляров, включая один опытный черного цвета. Три парадных экземпляра модели 41044 попали в гараж Министерства обороны (один из них является резервным), а пятый экземпляр был передан Мосфильму *(не факт, подтверждений этому утверждению не найдено)*. У парадных ЗиЛ-41044 отсутствует правое переднее сиденье, а в центре салона установлена тумба с поручнем. Кроме этого, автомобили оборудованы блоком микрофонов и радиостанцией, антенны которой расположены на задних крыльях. Несмотря на официальное название ЗиЛ-41044, парадные машины во время разработки по заводской системе индексации назывались ЗиЛ-115В, и именно это название написано на их задних крыльях.

 В отличие от семейства ЗиЛ-114/ЗиЛ-117, в семействе автомобилей ЗиЛ-4104 в начале 80-х годов еще отсутствовала короткобазная версия (первый короткобазный седан ЗиЛ-41041 в этом семействе появился только в 1986 г.). Короткие 2-дверные фаэтоны ЗиЛ-117В выглядели гармоничнее, чем их 4-дверные шестиметровые предшественники (ЗиЛ-111В или ЗиЛ-111Д). Конструкторам пришлось идти на некий компромисс — в основе фаэтонов ЗиЛ-41044 лежало проверенное временем шасси ЗиЛ-117В, а кузовные панели для них позаимствованы от флагмана ЗиЛ-4104. Получился гибрид из машин двух разных поколений: мощности (280 л. с.) V-образного 8-цилиндрового 7-литрового двигателя от ЗиЛ-117 в сочетании с автоматической коробкой передач вполне хватало для выполнения возложенных на автомобиль представительских задач.

 Из-за «парадной» специфики машины всегда «выступают» в открытом виде, при любой погоде. Именно поэтому в парадных версиях большое внимание уделено оформлению и оборудованию салона — его хорошо видно при проведении официальных церемоний. Вместо тканевой и велюровой отделки сидений использована ярко-оранжевая кожа и вставки из полированного дерева. Такой салон даже в дождь и снег не промокнет насквозь, а впоследствии его легко привести в порядок. Яркий цвет кожи подчеркивал праздничность события, к тому же оранжевый цвет хорошо контрастировал с сине-серыми шинелями высшего военного командного состава СССР, выделяя главного пассажира.

 Парадные машины ЗиЛ-41044 (так же, как и ЗиЛ-117В) не имели правого переднего сиденья. Именно в этом месте должен стоять принимающий парад, и для него постарались создать максимально комфортные условия. Это касается не только отопительной системы машины, подающей к ногам командующего теплый воздух, но и специального хромированного поручня, установленного на небольшом постаменте, рядом с сиденьем водителя. За него принимающий парад мог держаться левой рукой во время движения. В зависимости от роста командующего поручень регулировался по высоте. Мы привыкли к тому, что во время парадов приветственные слова и команды тех, кто едет в парадных автомобилях, хорошо слышны и без помех передаются в теле- и радиоэфир. Чтобы такое стало возможным, блок микрофонов установили непосредственно перед командующим.

 Радиопередатчики размещались в багажнике, что укрывало их от посторонних взглядов и надежно защищало от воздействия внешней среды. На задних крыльях машины устанавливались передающие антенны с электроприводом, которые в обычном состоянии всегда убраны, а в рабочем состоянии играют роль не только функциональных, но и декоративных элементов. На случай непогоды парадные машины ЗиЛ-41044 были оснащены складывающимся тентом, который во время официальных церемоний накрывался специальным жестким кофром на застежках. Жестким кофр, в отличие от мягкого чехла на ЗиЛ-117В, сделан для того, чтобы во время парада превратности погоды (сильный ветер, дождь и т.д.) не могли испортить строгий и безукоризненный внешний вид автомобиля.

 В разложенном виде тент на машинах обычно использовался только во время перегонов по дорогам или для хранения в специальных боксах. Когда тент поднят, жесткий кофр укладывается на свободное место справа от водителя, занимая все пространство салона от панели приборов до заднего сиденья, и для пассажиров места в такой машине уже не остается. Еще одна характерная деталь — все парадные машины имеют государственную регистрацию и регистрационные номера (военного образца, так как числятся за Министерством обороны), но во время официальных церемоний номера снимают, оставляя вместо них хромированные таблички.