**02-256 БАЗ-135, ЗиЛ-135Л4 8х8.2 многоцелевой автомобиль повышенной проходимости гп 9 тн для перевозок по дорогам и бездорожью, мест 4, снаряженный вес 11 тн, ЗиЛ-375Я 2х180 лс, до 75 км/час, БАЗ г. Брянск 1965-68 г**.

https://www.youtube.com/watch?v=x93Ff4YFMHU

https://www.youtube.com/watch?v=v2d8DbChWmA&t=635s

*По публикациям Е.И. Прочко и Р. Г. Данилова.*

Постановлением СМ СССР № 500-175 от 27 апреля 1963 г. и постановлением СМ

РСФСР №738-82 от 13 июня 1963 г. на Брянском автозаводе осуществлялась подготовка

производства автомобиля ЗиЛ-135Л и гидромеханических коробок передач ЗиЛ-135Е.

Строились новые корпуса, закупалось оборудование. При освоении производства ЗиЛ-

135Л директор Брянского автозавода П.Я. Петраков, несмотря на полный комплект закуп-

ленного оборудования, категорически отказался изготавливать автоматические коробки

передач, ссылаясь на большую сложность в их изготовлении и регулировке и на отсутствие

высококвалифицированных специалистов. 18 ноября генерал Харциев, курирующий в

ЦАВТУ СА шасси для ракетных систем, посетил главного инженера ЗиЛ К.В. Строганова с предложением разместить на ЗиЛ-135Л механические коробки передач. Производство машины откладывалось. Требовалось срочное изменение конструкции и проведение

повторных испытаний.

 В апреле 1963 г. было создано шасси ЗиЛ-135ЛМ, которое отличалось от ЗиЛ-135Л установкой двух механических коробок передач ЯМЗ-204 вместо гидромеханических. Вновь начались полигонно-заводские испытания. Теперь конкурентом брянского БАЗ-930 выступал «механический» ЗиЛ-135ЛМ и новый бронницкий 4-осный вездеход И-21-15. ЗиЛ-135ЛМ с механическими коробками передач хоть и оказался менее плавным, особенно при движении на малых скоростях, однако успешно преодолевал 28-градусные подъёмы, а при движении по шоссе оказался и более экономичным, чем ЗиЛ-135Л. Применение механической трансмиссии усложнило работу водителя, что особенно сказывалось при движении по узким извилистым лестным дорогам. По проходимости ЗиЛ-135ЛМ показал себя значительно лучше, чем брянский внедорожник: сказалось отсутствие блокировки дифференциалов в мостах БАЗ-930. По надежности ЗиЛ-135ЛМ превосходил БАЗ-930 (во многом из-за поломок гидромеханической коробки передач ГМК-НАМИ-020, стоявшей на брянской машине) и И-21-15 (ненадежно работал новый дизельный двигатель Н.Р. Брилинга).

 Внедрили ЗиЛ-135ЛМ в серию быстро, и уже в декабре 1964 г. выпустили первые 10 машин.

 Брянский автозавод неоднократно предпринимал попытки совершенствования машины. Так, в 1965 г. собрали два автомобиля БАЗ-135Л2 с независимой подвеской всех колес. Однако на испытаниях они не продемонстрировали каких-либо преимуществ над ЗиЛ-135ЛМ. На тонну выросла снаряженная масса, ухудшилась устойчивость при движении по косогору. Возросшие динамические нагрузки на обоих образцах приводили к поломке рамы уже через 5000 км пробега, не помогло и усиление рамы листом толщиной 20 мм.

 Успешное окончание эксплуатационных испытаний завершилось заказом и выпуском на Брянском автозаводе в 1966 г. партии бортовых автомобилей «**135Л4**», предназначенных для эксплуатации в строительных трестах Министерства газовой промышленности. К сожалению, отсутствие ремонтной базы, низкая надежность шарниров типа «Рцеппа», наличие большого количества точек смазки и недостаточная культура технического обслуживания в условиях строительства газопроводов в Западной Сибири негативно отразились на сроке службы машин, который оказался недолгим. Поломки шарниров устранили, тем не менее, высокая стоимость машины (в 2-3 раза превышающая стоимость автомобилей Урал-375 и КрАЗ-214) привела к тому, что дальнейших заказов от Министерства газовой промышленности не последовало.

 В конце 1960-х г. на БАЗе предприняли попытку заменить два карбюраторных двигателя одним дизелем. Был разработан опытный образец БАЗ-135М1 с двигателем ЯМЗ-238Н мощностью 300 л.с. Машина подверглась испытаниям в жарко-пустынной местности в районе г. Самарканда и в холодной климатической зоне (г. Юрга Кемеровской области). Эти испытания шасси не выдержало по причине недостаточно надежной работы двигателя. Дальнейшие работы с этой машиной не проводились.

 Автомобиль ЗиЛ-135ЛМ выпускался на Брянском автозаводе 29 лет до 1993 г. Неоднократно поднимался вопрос о возобновлении или передаче его производства на другой завод.

 Шасси ЗиЛ-135ЛМ с различными системами вооружения более 50 лет стоит на вооружении Советской, а теперь и Российской Армии. На этом шасси созданы пусковая установка 9П113 и транспортно-заряжающая машина 9Т29 ракетного комплекса 9К52 «Луна-М» и самоходная установка 9П140 с транспортно-заряжающей машиной 9Т452 16-зарядной реактивной системы залпового огня 9К57 «Ураган».

 Автомобили ЗиЛ-135ЛМ отличались высокой живучестью, о чем свидетельствуют военные конфликты, проходившие на Ближнем Востоке, в Ираке, Иране и Афганистане. Именно там

ЗиЛ-135ЛМ показал своё превосходство над лучшими зарубежными образцами. Можно с уверенностью сказать, что в те годы мы значительно превосходили Запад по техническому уровню машин высокой проходимости, по заложенным в них идеям, по оригинальности и целесообразности их компоновок, по совершенству самих движителей и знанию законов их взаимодействия с различными средами и грунтами.

**Общие данные**

Четырехосное автомобильное шасси со всеми ведущими колесами и управляемыми колесами первой и четвертой осей. Кабина стеклопластиковая, бескаркасная, четырехместная.

|  |  |
| --- | --- |
| **Основные данные** | **ЗиЛ-135ЛМ** |
| Колесная формула | 8x8 |
| Экипаж, чел. | 4 |
| База автомобиля, мм | 2400+1500+2400 |
| Колея колес, мм | 2300 |
| Длина шасси, мм | 9270 |
| Ширина, мм | 2800 |
| Высота по кабине, мм | 2530 |
| Монтажная высота рамы, мм | 1000+15 |
| Дорожный просвет по раме, мм | 580 |
| Дорожный просвет, мм | 475 |
| Радиус поворота по внешнему переднему колесу, м | 12,5 |
| Глубина преодолеваемого брода, м | 1.2 |
| Ширина преодолеваемого рва. м | 2.0 |
| Высота преодолеваемой стенки, м | 0.6 |
| Преодолеваемый подъем, град. | 28° |
| Допустимый крен, град. | 20° |
| Путь торможения с 30 км/ч, м | 13,5 |
| Угол свеса передний, град. | 35° |
| Угол свеса задний, град. | 40° |
| Грузоподъемность шасси, кг | 9000 |
| Снаряженная масса шасси, кг | 10500 |
| Полная масса автомобиля, кг | 19840 |
| Распределение полной массы, кг: |
| на первую ось | 4040 |
| на вторую ось | 4860 |
| на третью ось | 5440 |
| на четвертую ось | 5500 |
| **Двигатель** | **ЗиЛ-375Я (2 шт.)** |
| Тип двигателя | Бензиновый, карбюраторный |
| Номинальная мощность, л.с./кВт | 2х180/2х132 |
| Частота вращения при номинальной мощности, мин1 | 3200 |
| Макс. крутящий момент, кгс-м/Н-м | 47,5/466 |
| Частота вращения при макс, крутящем моменте, мин1 | 1800 |
| Число и расположение цилиндров | 8, V-образное |
| Диаметр цилиндра, мм | 108 |
| Ход поршня, мм | 95 |
| Рабочий объем, л | 7.0 |
| Степень сжатия | 6,5 |
| **Трансмиссия** |
| Сцепление (2 шт.) | Сухое, двухдисковое |
| Коробка передач (2 шт.) | ЯМЗ-204. Механическая, 5-ступенчатая, передат. числа: 1 - 7,918; II - 4,365: III - 2,291; IV - 1,445; V - 1,0; ЗХ - 8,578 |
| Раздаточная коробка (2 шт.) | Цилиндрическая одноступенчатая с КОМ, i = 1.296 |
| Бортовая передача (8 шт.) | Коническая одноступенчатая, передаточное число i = 2.273 |
| Колесная передача (8 шт.) | Цилиндрическая прямозубая. Одноступенчатая, i = 3,73 |
| **Шины** | **16.00-20** |
| **Эксплуатационные данные** |
| Объем топливного бака, л | 300+2х110 |
| Объем смазочной системы двигателя, л | 2х10,5 |
| Объем системы охлаждения, л | 2x33 + 2x4 (подогреватели) |
| Контрольный расход топлива, л/100 км | 88 |
| Эксплуатационный расход топлива, л/100 км: |
| на асфальтобетонном шоссе | 120 |
| на грунтовой дороге | 150 |
| Макс. скорость по шоссе, км/ч | 75 |