

ОК 005-93 т.; 953750  
УДК 656.13.000.98  
ББК 39.33  
К 75

**Автор** Кочнев Евгений Дмитриевич

**Рецензенты:**

полковник к. т. н. А. Ф. Стариков, зам. начальника 21-го Научно-исследовательского испытательного института Министерства обороны Российской Федерации;  
полковник к. т. н. В. Г. Корнилов, начальник научного управления 21-го Научно-исследовательского испытательного института Министерства обороны Российской Федерации;  
В. Е. Чвялев, главный конструктор МЗКТ, советник Генерального директора по новой технике;  
В. П. Соловьёв, главный конструктор АМО ЗИЛ по спецтехнике, начальник ОГК СТ;  
В. В. Дмитриев, главный конструктор АЗ «Урал»;  
Е. И. Прочко, инженер

*Директор ООО «Книжное издательство «За рулём»* Т. В. Завьялова  
*Главный редактор редакции каталогов и энциклопедий* В. А. Мамедов  
*Редакторы* М. В. Тверитнев, Е. В. Певзнер  
*Заведующий отделом художественного оформления* Р. В. Корнилов  
*Обложка* О. В. Шиян  
*Рисунки эмблем* В. Вл. Маслов  
*Обработка иллюстраций и цветоделение* И. Н. Горохов, А. В. Дмитриев,  
Д. Е. Дмитриев, Ф. А. Стечкин, И. В. Чумаков, Л. Ф. Поленов  
*Компьютерная вёрстка* С. Д. Стикс  
*Технический редактор* Л. В. Рассказова  
*Корректор* И. А. Чистякова

**Энциклопедия военных автомобилей 1769–2006 гг.**

---

Подписано в печать 08.09.06.  
Формат 210×280 мм. Бумага мелованная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 80,0.  
Тираж 3 000 экз. Цена свободная.

---

ООО «Книжное издательство «За рулём»  
107045, Москва, Селивёрстов пер., д. 10, стр. 1  
Для писем: 107150, Москва, 5-й проезд Подбельского, д. 4а, стр. 1  
<http://knigi.zr.ru>

Отпечатано в Польше в типографии R. R. Donnelley Europe Sp. z o.o.,  
ul. Obroncow Modlina 11, 30-733 Krakow, Poland

**Кочнев Е. Д.**

К75 Энциклопедия военных автомобилей 1769–2006 гг.  
Издание 1-е. — М.: ООО «Книжное издательство «За рулём», 2006. — 640 с.: ил.  
ISBN 5-9698-0040-6

Первая в мире наиболее полная и красочно иллюстрированная энциклопедия посвящена всем видам автомобилей военного назначения, колёсным боевым, инженерным и специальным машинам, выпущенным 700 фирмами и заводами России, СССР и большинства зарубежных стран в период с конца XVIII века по настоящее время.

Все авторские права защищены. Тиражирование и воспроизведение настоящей книги или её любой текстовой или иллюстративной части любым способом и в любой форме, включая Интернет, запрещены без предварительного письменного разрешения владельца авторского права.

УДК 656.13.000.98  
ББК 39.33

© Е. Д. Кочнев, 2006

ISBN 5-9698-0040-6

© ООО «Книжное издательство «За рулём», 2006





Амфибия ЗИЛ-135П, 8×8, 1965 г.

стем залпового огня и специального оборудования. В 1972 г. на этом шасси с базой 6,3 м были смонтированы самоходная установка 9П140 с мощной системой залпового огня 9К57 «Ураган» и заряжающая машина 9Т452. Автомобиль ЗИЛ-135ЛМ полной массой более 20 т развивал скорость 65 км/ч, имел запас хода 520 км, преодолевал 30-градусный подъем и брод глубиной 1,1 м. В конце 70-х гг.

мических аппаратов, спасения и доставки их экипажей. Первая многоцелевая 3-тонная машина ПЭУ-1 была представлена летом 1966 г. и через два года стала поступать в поисково-спасательные подразделения ВВС страны. Амфибия, унифицированная по агрегатам с ЗИЛ-135Л, снабжалась тремя равномерно разнесенными мостами, одним 180-сильным мотором ЗИЛ-375, автоматической коробкой пе-



ЗИЛ-132А, 6×6, 1969 г.

ему на смену пришел модернизированный вариант «135ЛМП». Последними разработками завода в этой области в 1965 г. стали 6-тонная амфибия «135П» (8×8) со стеклопластиковым корпусом длиной около 14 м, развивавшая на плаву скорость 16,4 км/ч, и вездеход «135Э» с двумя бензиновыми моторами V8 мощностью по 210 л.с., электрической трансмиссией и мотор-колесами.

К середине 60-х гг. СКБ Грачева переключилось на создание новых типов вездеходной техники с нетрадиционными видами движителей, а в марте 1965 г. по заказу ВВС СССР приступило к разработке специальной авиатранспортабельной плавающей поисково-эвакуационной установки ПЭУ (6×6) для оперативного обнаружения и перевозки возвращаемых кос-



ЗИЛ-432730, 4×4, 2003 г.

4-тонный грузовик ЗИЛ-132А (6×6) со стальной рамой, механической коробкой передач и кабиной от ЗИЛ-135ЛМ, оставшийся в опытном экземпляре. В 1975 г. развитием серии ПЭУ стали опытные поисково-спасательные машины комплекса «490», включавшего 3,5-тонный грузовой вариант ЗИЛ-490Б и пассажирский «490Б1» (6×6), оснащенные 150-сильными двигателями ЗИЛ-130 и развивавшие скорость по шоссе 75 км/ч,



Поисково-спасательная амфибия ЗИЛ ПЭУ-1, 6×6, 1966 г.

редач, бортовой трансмиссией и кузовом из стеклопластика на алюминиевой раме. В 70-е гг. за ней последовали 8-местный пассажирский вариант ПЭУ-1М и грузовой ПЭУ-1Б с более мощным краном. До 1979 г. их сделали 22 экземпляра. Единственным автомобилем военного назначения, унифицированным с семейством ПЭУ, в 1969 г. стал

на плаву — 8 км/ч. Во второй половине 80-х гг. они были модернизированы и составили новое поколение поисково-спасательной техники двойного назначения «Синяя птица».

Следующий этап создания военных автомобилей ЗИЛ начался лишь в 90-е гг., когда некогда мощное производственное объединение «Мосавто-



ЗИЛ» (ПО ЗИЛ), приватизированное в 1992 г. и переименованное в Акционерное Московское Общество «Завод имени И. А. Лихачева» (АМО ЗИЛ), в условиях экономических реформ, рыночных отношений и полного отсутствия военных заказов вынуждено было срочно пересматривать всю свою политику. Бывшее СКБ Грачева преобразовали в Отдел главного конструктора по спецтехнике (ОГК СТ), а выпуск се-



Армейский автобус ЗИЛ-47874А, 4×4, 2002 г.

серийные фургоны «5301СС», 6-тонные грузовики «4331» (4×2) и 10-тонные «133Г40» (6×4). Новыми разработками являются опытный автомобиль «390610» (4×4) со всеми управляемыми колесами, 15-местный армейский автобус «47874А» (4×4) и активный 10-тонный автопоезд 10×10 с тягачом «443114» (6×6) и 2-осным полуприцепом. В 2002 г. на заводе началась сборка грузовиков «433440» (6×6) с карбюраторным двига-



ЗИЛ-433410, 6×6, 1991 г.



ЗИЛ-433420, 6×6, 2003 г.



ЗИЛ-133Г40, 6×4, 1999 г.

мейства «Синяя птица» перешел в ведение ОАО «Вездеход ГВА». В 1995 г. в ОГК СТ был разработан и передан для производства на Правдинский завод радиорелейной аппаратуры многоцелевой сухопутный дизельный вездеход ЗИЛ-4972 (6×6) с бортовой трансмиссией, независимой подвеской, передними и задними парами управляемых колес. Главным же результатом работы ЗИЛ в 90-е гг. стал развозной грузовик ЗИЛ-5301 «Бычок» с дизельным двигателем ММЗ Д-245

и синхронизированной 5-ступенчатой коробкой передач. В конце 1996 г. с использованием его силового агрегата и кабины, а также трансмиссии от ЗИЛ-131 началось мелкосерийное изготовление бортовых машин ЗИЛ-432720/30 (4×4) двойного назначения грузоподъемностью 2,3–2,4 т и серии многоцелевых шасси «432722/32». В начале 90-х гг. для замены армейской гаммы ЗИЛ-131 завод разработал 3,75-тонный грузовик ЗИЛ-433410 (6×6) со 170-сильным много-

топливным дизелем ЗИЛ-6451 V8 и оригинальной обтекаемой передней облицовкой. С 1994 г. он выпускался в бортовом варианте «433420» и как 4,5-тонное шасси «433422» с традиционной прямоугольной облицовкой. Танкоремонтная мастерская на этом шасси вместе с танками Т-90 поставлялась в вооруженные силы Индии. Для нужд Российской армии АМО ЗИЛ предлагало

телем ЗИЛ-508.10 и новой кабиной. В начале нового века АМО ЗИЛ приступил к разработке тактического семейства «Калам» с дизелями ЯМЗ мощностью 170–240 л.с. и независимой рычажно-торсионной подвеской всех колес. В 2004 г. были представлены первые опытные образцы перспективных машин — 2,5-тонный «4327А1» (4×4) и 5-тонный «4334А1» (6×6).



ЗИЛ-4327А1 «Калам», 4×4, 2004 г.