**02-009 МАЗ-502А 4х4 армейский автомобиль с КУНГом, Кузов Универсальный Нулевого Габарита, типа СН, лебёдка тяговым усилием 6 тн, мест 3+?, полная масса 12.275 тн, ЯМЗ-М204В 135 лс, 50 км/час, шасси г. Минск 1957-66 г.**



Конечно, правильнее было бы удалить эту модель из коллекции, как и некоторые другие изделия этой мастерской. Пока воздержусь, пусть останется как образчик херсонского моделестроения. Тем более выдающийся, по крайней мере на мой взгляд, историк нашего автопрома Михаил Соколов свидетельствует о применении в РВСН шасси МАЗ-502 для монтажа специальных надстроек.

*Из статьи М. В. Соколова на gruzovikpress.ru.* *ГП 12-2010.*

Но вернемся назад, в 1956 год. Когда информация о достаточно удачной разработке полноприводного тягача-лесовоза «501» дошла до военных, там осознали, что зря отказались от полноприводника, и решили заказать себе такой же, но в односкатном бортовом варианте с лебедкой. Поскольку армейские заказы всегда считались первоочередными, требование военных было выполнено, и в результате уже летом 1956-го на свет появился военный собрат «501-го» – МАЗ-502, оснащенный пневмоусилителем руля, электрооборудованием на 24 В и улучшенным отопителем кабины. Кроме того, «502-й» получил универсальную металлическую бортовую платформу с добавочными решетчатыми бортами, откидными сиденьями для перевозки людей, съемными дугами и брезентовым тентом. Двускатная ошиновка колес была заменена односкатной с шинами Я-190 размером 15,00-20. Сначала колеса были дисковые (от опытных ЯАЗ-214), но в ходе доводок оба грузовика получили унифицированные бездисковые колеса.

Осенью 1956-го завершились заводские испытания МАЗ-502, и хотя он был принят на вооружение (скорее от безысходности, так как в середине 1950-х других полноприводников такого класса просто не было) и его начали выпускать серийно (всего построили 9696 экз.), особого успеха все же не имел, поскольку по ходовым качествам не очень подходил для армии.

«502-е» отличались малой скоростью, недостаточной мощностью и низкой экономичностью, а с полным грузом на их заднюю ось приходилось около 8 т, что значительно превышало допустимую нагрузку для многоцелевых автомобилей. Мало того, в одном из сравнительных испытаний, проведенных 1 августа 1956 г. специалистами Автотракторного управления Минобороны СССР, МАЗ-502А показал наихудший результат из всех легковых и грузовых участников, пройдя лишь 1,2 м по болотистому грунту глубиной 200 мм, и затем намертво «сел». То же происходило и на гололеде, когда малая сцепная поверхность односкатных колес сводила на нет всю повышенную проходимость.

Поэтому «502-е» имели ограниченное применение: в войсках ПВО – для транспортировки небольших ракет ЗРС С-200 и погрузочных машин к ним же, в РВСН – для монтажа специальных надстроек, а шнеко-роторные снегоочистители на их базе работали на расчистке дорог и аэродромов.

В начале 60-х годов ему на замену готовился грузовой автомобиль повышенной проходимости МАЗ-505, так и оставшийся в опытных экземплярах. Производство модели МАЗ-502 продолжалось до 1966 года. Грузовик МАЗ-502 был первым и последним двухосным полноприводным автомобилем военного назначения, серийно выпускавшимся в Минске.

*Из статьи М. А. Шелепенкова Что такое КУНГ ? на gruzovikpress.ru. ГП 03-2008. Спасибо автору и создателям сайта за возможность познания.*

КУНГ — тип закрытого кузова-фургона для грузовых автомобилей, состоявших на вооружении Советской армии. Широкая распространенность автомобилей с КУНГами в армии и народном хозяйстве фактически сделало аббревиатуру именем нарицательным для обозначения закрытых кузовов вообще. Предназначены для размещения личного состава, лабораторий, ремонтных мастерских, полевых кухонь, средств связи и управления, специальных систем, медпунктов и прочее.

**Предыстория КУНГ**

Прежде чем выяснить, что такое настоящий КУНГ, необходимо разобраться с определением нулевого (нормального) габарита, зашифрованного в его названии. В конце 1940 х годов возникла необходимость в приведении размеров автомобильных кузовов типа ПАРМ к одному габариту, чтобы сделать их легко транспортабельными, прежде всего по европейским железным дорогам. А почему по европейским, а не отечественным? Во первых, наше присутствие в странах Восточной Европы после победы над фашизмом было совершенно естественным. А во вторых, русская железнодорожная колея (1520 мм) во всем мире считается широкой, следовательно, отечественный габарит 1Т для универсальной типологизации совершенно не подходил, а вот польско немецкий железнодорожный стандарт, который числился в «Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении» как «Габарит погрузки на железных дорогах колеи 1435 мм», вполне отражал стандарты общеевропейского габарита. Этот стандарт соответствует нашему габариту 02-Т (02-ВМ), от первой цифры которого он стал называться «нулевым габаритом», и этот термин является наиболее точным. А так как «стефенсоновская» колея (1435 мм) еще в советской технической энциклопедии 1931 года называлась «нормальной колеей», то «нулевой» габарит иногда именуется «нормальным габаритом». Отсюда и исходят два толкования аббревиатуры КУНГ.

В то время для армии КУНГи разрабатывали различные проектные организации, а выпускали их небольшие деревообрабатывающие заводики. Кузов относился к каркасно - деревянным типа "фургон" со скосами на крыше и термоизоляцией, установленной между наружной и внутренней обшивками. Крепление кузова к раме базового шасси производилось с помощью стремянок. Но необходимы были стандартные кузова нового типа, пригодные для промышленного изготовления большими тиражами. Первые шаги в этом направлении были сделаны в начале 1950 года, на 38-м Опытном военном заводе в Бронницах, где разработали шесть типов унифицированных деревометаллических кузовов фургонов: «СН», «СВ», «СУН», «СУВ», «МН» и «МВ». После изготовления и испытания всех опытных фургонов для серийного производства был выбран только один – тип «СН» (средний низкий).

СН – серия прочных обитаемых каркасно-металлических кузовов первого поколения для монтажа тяжелого оборудования полевых мастерских, средств связи и управления. До 1964 года их эпизодически изготовляли московский завод п/я 4111 и ленинградский авторемонтный № 7. Кузова СН снабжались плоскими боковыми и торцевыми стенками, задними входными дверями, тремя боковыми окнами с двойным остеклением, светомаскировочными шторами и световыми люками в покатых скосах крыши, термоизоляцией и отопительной установкой, работавшей на бензине или от выхлопных газов двигателя.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Характеристики | МАЗ-501 | МАЗ-501В | МАЗ-502 | МАЗ-502А |
| Колесная формула | 4x4 | | | |
| Число мест | 3 | | | |
| Длина, мм | 6780 | 6490 | 7150 | 7500 |
| Ширина, мм | 2638 | | 2700 | |
| Высота, мм | 2650 | | 2725 | |
| Колесная база, мм | 4520 | | | |
| Колея передних/задних колес, мм | 1950 / 1920 | | 2030 / 2030 | |
| Дорожный просвет, мм | 290 | н/д | 350 | |
| Радиус поворота, м | 11,0 | | 12,0 | |
| Снаряженная масса, кг | 7600 | 7500 | 7700 | |
| Грузоподъемность, кг | 5000 | 6500 | 4000 | |
| Масса буксируемого прицепа/ полуприцепа, кг | 15000 | | 5000 / 9500\* | |
| Полная масса, кг | 12825 | н/д | 11925 | 12275 |
| Двигатель (тип) | ЯАЗ-204 | ЯАЗ-204В | | |
| Рабочий объем, см³ | 4650 | | | |
| Мощность двигателя, л.с. (об/мин) | 110 (2000) | 135 (2000) | | |
| Крутящий момент, кГм (об/мин) | 47 (1200…1400) | 51 (1200…1400) | | |
| Максимальная скорость, км/ч | 45,0 | | 50,0 | |
| Запас топлива, л | 225 | 450 | 2х225 | |
| Расход топлива на 100 км, л | 60,0 | | 45,0 | |

\* По дорогам с твердым покрытием