**02-316 МАЗ-502А 4х4 грузовой автомобиль гп 4 тн с универсальной грузовой платформой и лебёдкой тяговым усилием 6 тн, прицеп 9.5 тн, мест 3, полная масса 12.275 тн, ЯМЗ-М204В 135 лс, 50 км/час, 9696 экз., МАЗ г. Минск 1957-66 г.**



*Без Михаила Соколова разговор об этих машинах полным быть не может.* *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.

*При помощи http://русская-сила.рф. Спасибо авторам и создателям сайта.*

В 1953 году конструкторы Минского автомобильного завода получили задание от Министерства лесной промышленности СССР на разработку лесовоза для вывозки бревен в сортаментах и леса в хлыстах длиной до 30 м с применением прицепа-роспуска и с полной грузоподъемностью автопоезда 15 т. В короткие сроки на базе седельного тягача МАЗ-200В автозаводцы разработали конструкцию автомобиля-лесовоза с приводом на передние и задние колеса. Уже в 1954 году в экспериментальном цехе было изготовлено несколько опытных образцов. Автомобиль-лесовоз, ставший первым полноприводным автомобилем Минского автозавода и получивший индекс МАЗ-501, представлял собой тягач, оборудованный поворотным коником и приспособлением для буксировки 2-осного прицепа-роспуска 2-Р-15.

Первый серийный лесовоз МАЗ-501 сошёл с главного конвейера завода 18 декабря 1955 года. С 1962 года выпускалась модификация МАЗ-501Б, отличающаяся более мощным 180-сильным четырехтактным шестицилиндровым дизелем ЯМЗ-236 и выпускался вплоть до 1966 года, пока его не заменили на конвейере более совершенные лесовозы семейства МАЗ-500.

После создания МАЗ-501 представители Министерства обороны обратились с просьбой создать для Советской армии автомобили повышенной проходимости: бортовой грузовик и седельный тягач, предназначенные для перевозки различных армейских грузов и личного состава, а также буксировки артиллерийских орудий по дорогам всех типов и бездорожью.

За основу разработчики взяли опыт, накопленный при создании армейского грузовика МАЗ-200Г и полноприводного лесовоза МАЗ-501. Машина получила стандартную 3-местную комбинированную кабину с деревянным каркасом и металлической обшивкой. Машину оснастили пневмоусилителем руля, улучшенными отопителями кабины. Она получила полный привод без отключаемого переднего моста. Напряжение всего электрооборудования было переведено на 24 в. Ещё одной особенностью конструкции МАЗ-502 стали колёсные редукторы переднего моста, причем полуоси находились вне балки моста, а также несимметричный блокируемый дифференциал.

МАЗ-502 получил сварную металлическую бортовую платформу с откидным задним бортом, оборудованную дополнительными съёмными решётчатыми бортами для увеличения объёма при транспортировке легковесных грузов, откидными сидениями для перевозки людей, съёмными дугами и брезентовым тентом. На задней ведущей оси для улучшения проходимости двускатная ошиновка была заменена на односкатную, а все колёса получили шины Я-190 с большей несущей способностью и размерностью 15,00-20" против 12,0-20" на МАЗ-501. Осенью 1956 года завершились заводские испытания обоих автомобилей. Серийное производство грузовика МАЗ-502 началось во второй половине 1957 года. Эти машины уже комплектовались форсированным двигателем ЯМЗ-М204В с увеличенной до 135 л.с. мощностью. В течении серийного выпуска, МАЗ-502 подвергался изменениям. Машина получила бездисковые колёса, полностью унифицированные с колёсами ЯАЗ-214.

Модификации:

**МАЗ-502А** с лебёдкой, тяговое усилие - 6000 кг, расположенной спереди. Привод осуществлялся от коробки отбора мощности через карданную передачу. Лебёдки изготавливали на ЗиЛе для собственных автотранспортных средств, но по просьбе минчан поставляли и на МАЗ. Позднее производство лебёдок наладили на Брянском автозаводе.

**МАЗ-502В** седельный тягач, эксплуатировался совместно со специальными полуприцепами войск ПВО.

МАЗ-502 имел отличную проходимость, однако большие осевые нагрузки (до 7500 кг) и низкая экономичность (минимальный расход топлива 40 л/100км, на бездорожье более 100л/100км) обусловили его недолгий век. 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. Только в середине 2000-х годов у МАЗа в производственной линейке снова появился двухосный полноприводный автомобиль — им стал грузовик МАЗ-5316.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 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