**07-145 МАЗ-530 6х4 карьерный самосвал задней выгрузки грузоподъемностью 40 тн, ёмкость кузова 22 м3, мест 3, снаряжённый вес 38.4 тн, Д-12А-450 450 лс, 43 км/час, щтучно, МАЗ 6 экз. г. Минск 1957 г., БелАЗ 30 экз. г. Жодино 1960-62 г.**

 Разработанный и производимый на Минском самосвал [**МАЗ-525**](http://www.ussrtoscale.com/------------525.html), способный перевозить 25 тонн груза, был, бесспорно, прорывом в отечественном автопроме, но его грузоподъёмности было недостаточно. Для увеличения темпов промышленного роста страны требовались новые перспективные высокопроизводительные машины.

 Создание первого трёхосного карьерного самосвала грузоподъёмностью 40 тонн началось с постановления Совета Министров СССР от 17 мая 1955 года. В 1956 г. Министерство автомобильной и тракторной промышленности СССР издало приказ, в котором Минскому автозаводу поручалось создание самосвала грузоподъёмностью 40 – 50 тонн. Заказчиком определили Министерство цветной металлургии. Уже в марте 1957 г. в Минске был построен первый в СССР трёхосный карьерный самосвал МАЗ-530. Всего в Минске для проведения полномасштабных испытаний было изготовлено 6 опытных образцов.

 Для МАЗ-530 грузоподъемностью 40000 кг и снаряженной массой 38400 кг были изготовлены специальные шины размером 18,00-32". Их наружный диаметр составлял 1800 мм. Под стать шинам был и автомобиль длиной 10 520 мм, шириной 3460 мм, высотой 3670 мм. Его колесная база составляла 3900 мм между первым и средним мостами и 2000 мм для задней тележки. Подвеска передних колес, на которые приходилось 22% полной массы МАЗ-530, сделана на двух продольных рессорах. Задние же колеса каждого борта соединялись продольными качающимися относительно рамы рессорами-балансирами.

Кузов самосвала вмещал 22 см3 грунта или породы и опрокидывался на угол 65° относительно горизонтали. Машину приводил в действие 12-цилиндровый дизель Д-12А-450 мощностью 450 л. с. при 1850 об/мин.

 Если на 25-тонном самосвале МАЗ-525 еще применялась механическая коробка передач, то для столь мощного и тяжелого автомобиля, как МАЗ-530, переключение передач оказывалось затруднительным и создавало большие перегрузки деталей трансмиссии. Поэтому силовая передача МАЗ-530 скомпонована из понижающего редуктора, гидротрансформатора, трехступенчатой планетарной коробки передач и двухступенчатой раздаточной коробки. В ступицы ведущих колес вмонтированы планетарные редукторы.

Машина развивала скорость до 43 км/ч, а ее контрольный (наименьший возможный) расход топлива составлял 200 л дизельного топлива на 100 км пути.

 В Европе наш самосвал МАЗ-530 произвёл достойное впечатление – на Всемирной промышленной выставке в Брюсселе в октябре 1958 г.  он был отмечен высшей наградой – «Гран-при».

 В 1958 г. производство карьерных самосвалов было передано на завод дорожных и мелиоративных машин «Дормаш» в г. Жодино, получивший наименование Белорусский автомобильный завод (БелАЗ). В этом же году начали выпускать МАЗ-525, а с 1960 г. и МАЗ-530. В эксплуатации машина показала себя не с лучшей стороны и в 1962 г. ее сняли с производства. Всего было выпущено 30 экземпляров.

 Конструкторы БелАЗа справедливо посчитали трёхосные самосвалы-гиганты тупиковой ветвью.

 Совершенно новая концепция карьерных самосвалов нашла воплощение в моделях БелАЗ-540 и БелАЗ-548 грузоподъемностью 27 000 и 40000 кг соответственно. Если учесть, что снаряженная масса первой из них составляет 44% от полной, а второй - даже 40%, то неизбежен вывод о применении подвески колес с прогрессивной (пропорционально нагрузке) увеличивающейся жесткостью. Такую характеристику обеспечивали пневмогидравлические элементы, где сжимаемым телом являлся инертный газ. Примененная для передних и задних колес подвеска этого типа была зависимой.

 Другая принципиально важная особенность обеих машин – наличие, как и на МАЗ-530, гидромеханической трансмиссии с трехступенчатой планетарной коробкой передач.

Среди технических особенностей БелАЗ-540 и БелАЗ-548 – сварная из листового проката рама, гидроусилитель руля, планетарные колесные редукторы, подогрев днища кузова отработавшими газами и три тормозные системы. Рабочая система с пневматическим приводом действовала на тормозные барабаны всех колес, стояночная – на трансмиссию и вспомогательная действовала на гидродинамическом принципе и оснащалась пневмоприводом. Как и вся конструкция, нетрадиционная для нашего автомобилестроения, необычен был и дизайн самосвалов, созданный В. С. Кобылинским.

Первоначально (с сентября 1965 г.) БелАЗ-540 выпускался серийно с дизелем Д-12А мощностью 375 л. с. при 1650 об/мин. Однако с 1967 г. он получил полностью новый силовой агрегат ЯМЗ-240 (12 цилиндров, 360 л. с. при 2100 об/мин) и новый индекс – БелАЗ-540А. Что касается 40-тонного самосвала БелАЗ-548А, то с 1968 г. он оснащался дизелем ЯМЗ-240Н (12 цилиндров, 520 л. с. при 2100 об/мин) с турбонаддувом.

О габаритах БелАЗ-540А и БелАЗ-548А можно судить по следующим данным: длина – 7250 и 8120 мм, ширина – 3480 и 3787 мм, высота – 3580 и 3865 мм; база – 3550 и 4200 мм; размер шин – 18,00-25 и 21,0-33". Масса в снаряженном состоянии БелАЗ-540А составляла 21 000 кг, а наибольшая скорость – 55 км/ч. Для БелАЗ-548А эти параметры соответственно – 26925 кг и 55 км/ч. По экономичности машины превосходили своих предшественников МАЗ-525 и МАЗ-530. Их контрольный расход равнялся соответственно 100 и 120 л на 100 км пути.