**02-518 МАЗ-532 4х4 экспериментальный средний артиллерийский тягач грузоподъемностью ? тн, мест 3, снаряженный вес** **примерно 12.5 тн, ЯАЗ-206 165 лс, 45 км/час, 2 экз. лесовоз и тягач, МАЗ г. Минск,** **1957-59 г.**



Разработчик: Головное конструкторское бюро Минского автозавода.  
 *Из книги «Секретные автомобили Советской Армии», автор Кочнев Евгений Дмитриевич, Яуза, Эксмо; Москва; 2011.*

**МАЗ-532 (1957-59 г.)**

Весной 1957 года головное КБ грузовых автомобилей Минского автозавода представило свой самый оригинальный опытный автомобиль-лесовоз МАЗ-532 двойного назначения. Его проектирование проводилось с июня 1956 года в соответствии с планом развития и внедрения новой техники. Несмотря на то что общая конструкция машины во многом сочеталась с тягачом МАЗ-528, новый вездеход МАЗ-532 имел переднемоторную компоновку и широкую кабину с 3-секционным лобовым стеклом и коротким прямоугольным капотом. Как и на модели 528, на нем стоял вынесенный на передний свес 165-сильный дизель ЯАЗ-206, а от самосвала МАЗ-525 были заимствованы основные агрегаты трансмиссии и ходовой части, в том числе колеса с 32-дюймовыми шинами низкого давления. Автомобиль был оборудован механической 5-ступенчатой коробкой передач, двухступенчатой раздаточной с симметричным межосевым дифференциалом, планетарными колесными редукторами и рулевым гидроусилителем. На первом образце в задней части рамы за кабиной размещалось буксирное и трелевочное оснащение с лебедкой для работы с двухосным прицепом-роспуском. Такое исполнение представляло собой автопоезд полной массой 36 т для вывоза до 20 кубометров древесины. Тягач имел колесную базу 3000 мм, колею – 2420 мм и габаритные размеры – 6690x3220x2800 мм. В снаряженном состоянии он весил 12 625 кг, на шоссе развивал скорость 45 км/ч, по грунтовым дорогам – 15 – 20 км/ч. Для военных нужд предусматривалось переоборудование МАЗ-532 в средний артиллерийский тягач с металлической бортовой платформой с тентом или в специальное шасси для монтажа тяжелого военного оборудования. Эти варианты были построены и прошли приемочные испытания, но в целом проект 532 остался неосуществленным. С расширением полномочий и возможностей СКБ-1 работы над всеми спецмашинами в головном КБ были прекращены, хотя некоторые идеи модели 532 получили развитие в тягаче МАЗ-538.

**Лесовозный тягач ЛТ-1** на базе тягача МАЗ-532 был создан для изучения и установления параметров новой технологии бестрелевочной вывозки леса, что позволило бы снизить расходы на перевозку древесины с лесосеки на нижний скла.. Машина была разработана коллективами Минского автозавода и Гипролесмаша Министерства лесной промышленности РСФСР, разработавшим к нему технологическое оборудование. В 1957 году после заводских испытаний автомобиль был отправлен на дальнейшие испытания в Оленинский леспромхоз Калининской области.

Тягач оборудован лебедкой и навесным блочным устройством для трелевки леса. Возможна также установка седельно-сцепного устройства. Обладая высокой проходимостью при пониженном давлении в шинах, тягач трелюет деревья с кроной пачками от 6 до 12 м3 и создает запас в объеме 30—40 м3, а затем грузит подтрелеванную древесину с помощью имеющейся на нем лебедки на специальный большегрузный прицеп и вывозит ее на нижний склад, двигаясь со скоростью 20—30 км/час. Тягач обслуживается бригадой из 3 человек.

Возможности применения тягача МАЗ-532 в наших лесах, вследствие больших нагрузок на оси, оказались ограничены, Гипролесмаш разработал конструкцию лесовозного тягача марки Т-30 с нагрузками на оси, соответствующими МАЗ-501. Созданный на базе автомобиля МАЗ-501 тягач Т-30 поставлен на односкатные колеса с шинами размером 18.00х24 (диаметр 1594 мм) с давлением в 2 кг/см2. База уменьшена с 4,52 до 3 м. Проходимость этого тягача намного выше, чем у МАЗ-501; короткая база обеспечивает хорошую маневренность. Для уменьшения усилий водителя в рулевое управление введен гидроусилитель.

Однако, дальнейшего распространения подобная технология не получила поскольку. к трелевочной машине и лесовозному автомобилю предъявлялись различные требования и для каждой из этих операций создавались специализированные машины

*Заметка из газеты МАЗа "Автозаводец", май 1957 г. «Лесовозный тягач МАЗ-532». Автор З. Сироткин, заместитель главного конструктора завода.*

Значительным резервом снижения себестоимости лесозаготовительных работ, роста их производительности является совмещение подвозки древесины с ее вывозкой на одной к той же машине без перевалки на верхнем складе, как это имеет место при работе с гусеничными трелевочными тракторами. При таком технологическом процессе лесовывозки резко увеличивается оборачиваемость машин, повышается сменная выработка. Тягач МАЗ-532, созданный на нашем заводе, и является одним из механизмов в комплексе этого нового технологического процесса.

Лесовозный тягач МАЗ-532 представляет собой двухосный автомобиль с обоими ведущими мостами, оборудованный специальными приспособлениями для вывозки хлыстов непосредственно с лесосеки на нижний склад. Рейсовая производительность тягача 20 кубометров. Общий вес автопоезда составляет 36 тонн. Тягач имеет хорошую проходимость по пересеченной местности и мягким грунтам.

Автомобиль имеет четыре односкатных колеса с давлением 2,5 килограмма на квадратный

сантиметр. На наиболее тяжелых участках дороги предусмотрена возможность снижения давления

в шине до 0,8 килограмма на квадратный сантиметр, что резко повышает проходимость.

Первый опытный образец тягача МАЗ-532 в марте-апреле успешно прошел заводские испытания,

В проектировании тягача принял участие весь коллектив второго специального конструкторского бюро отдела главного конструктора. Общая компоновка автомобиля проведена ведущим конструктором т. Ивановым. Основные узлы автомобиля разработаны конструкторами Терновским, Анисвевичем, Добровольский, Высоцким, Щемелининым, Зотовым, Кодолко, Плотниковым,

Калатозишвили и др.

**Основные данные лесовозного тягача МАЗ-532:**

Рабочая нагрузка автопоезда в куб. м 20

Вес в снаряженном состоянии без нагрузки (с оборудованием) в кг 16000

Максимальная скорость в км/час 45

Скорость автопоезда с полной нагрузкой по грунтовой дороге в км/час 15-20

Вес автопоезда (проектный) в кг 36000

Вес автомобиля без специального оборудования в кг 12000

База в мм 3000

Колея в мм 2420

Высота в мм 2880

Дорожный просвет(под ведущими мостами) в мм 525

Двигатель 2-тактный ЯАЗ-206

Мощность 165

Коробка передач: механическая, пятиступенчатая.

Раздаточная коробка: двухступенчатая с коническим симметричным межосевым дифференциалом

Главная передача ведущих мостов: из двух редукторов: в картере заднего мост и в наружной части ступиц колес.

Передаточные числа главной передачи: 21.5 (3.363х6.4)

Емкость топливных баков в л 450

Размер щин: 21.00-28, диаметром 1770 мм

Внутреннее давление в шинах в атм 0.8-2.5