

Михаил Соколов

«ДВУХСОТЫЕ»
МАЗЫ
ТОМ II

Барнаул 2019 г.



Экземпляр автокрана К-69А с дополнительной стойкой у бампера на шасси МАЗ-200П в ходе ликвидации последствий крупного ДТП в г. Липецке летом 1966 г. На перекрестке ул. Первомайской и ул. Фрунзе трамвай с отказавшими тормозами буквально раздавил «Волгу» ГАЗ-21Р и разрушил книжный киоск



Этот же экземпляр автокрана К-69А с дополнительной стойкой у бампера на шасси МАЗ-200П в процессе погрузки останков «Волги» на платформу бортового УралЗИС-355М. г. Липецк, лето 1966 г.

Экземпляры автокрана К-69А эксплуатировались в Москве, например имелись в УБМ-1, в УМ-7 треста МСМ-1 и других организациях. Имеются сведения о работе автокранов этой модели и в других регионах страны, например в г. Липецке. Но вообще говоря, за неполных три года представителей автокрана К-69А успели изготовить слишком мало, для того, чтобы эта модель хотя бы где-то могла оставить после себя заметный след, не говоря уже о том, чтобы хоть один ее экземпляр сохранился где-нибудь до настоящего времени.

Что касается автокрана К-64 на шасси МАЗ-500, то он серийно выпускался в г. Иваново до 1968 г. Еще два его «родственников», конструктивно также являвшие собой развитие автокрана К-51, и тоже базировавшиеся на раннем шасси МАЗ-500, выпускавшиеся в Москве и Улан-Удэ автокраны К-75-500 и К-61М, также были сняты с производства примерно в то же время, т.е. в конце 1960-х гг. Так что с прекращением выпуска этих трех моделей линия автокранов модельного ряда К-51 завершилась уже окончательно.

Автокран К-52. Сложная и неудобная в управлении конструкция автокрана К-51, как уже говорилось выше, не раз подталкивала конструкторов различных машиностроительных предприятий и их головных организаций к созданию более совершенных автокранов на шасси МАЗ-200. Одним из наиболее доступных и очевидных путей принципиального обновления конструкции автокрана К-51 был переход с механического привода его механизмов на многомоторный индивидуальный электрический привод.

Первая модель такого автокрана, именовавшегося дизель-электрическим, была создана все тем же Одесским крановым заводом имени Январского восстания в 1954 г. и получила индекс К-52 (автокран 5-тонной грузоподъемности, вторая модель). О его конструктивных особенностях повествовала статья инженера И.И. Грицевца «Автомобильный кран К-52», опубликованная в журнале «Строительное и дорожное машиностроение», № 3 / 1957 г., выдержки из которой приведены ниже:

«Применение многомоторного электрического привода для автомобильных кранов обеспечивает возможность совмещения рабочих операций, регулирования в широких диапазонах рабочих скоростей, простоту и легкость управления и, как следствие, высокую производительность. Кроме того, улучшается технологичность конструкции и появляется возможность широкой унификации кранов.

Завод имени Январского восстания освоил производство автомобильных кранов К-52 с многомоторным дизель-электрическим приводом грузоподъемностью 5 т на шасси автомобиля МАЗ-200.

Кран К-52 является полноповоротным универсальным краном и предназначается для выполнения как погрузочно-разгрузочных, так и монтажных работ. Электродвигатели крана питаются переменным током как от собственного генератора, так и от внешней сети.

В сравнении с автомобильным краном К-51, имеющим дизельный привод, кран К-52 имеет ряд преимуществ:

регулирование рабочих скоростей в широких пределах;

простоту и компактность исполнительных механизмов, осуществленных в виде отдельных блоков, и возможность независимого их монтажа, что упрощает и ускоряет монтаж крана;

большую долговечность механизмов вследствие отсутствия динамических перегрузок и постоянно работающих передач;

безопасность производства работ благодаря наличию автоматически действующих электромагнитных тормозов закрытого типа;

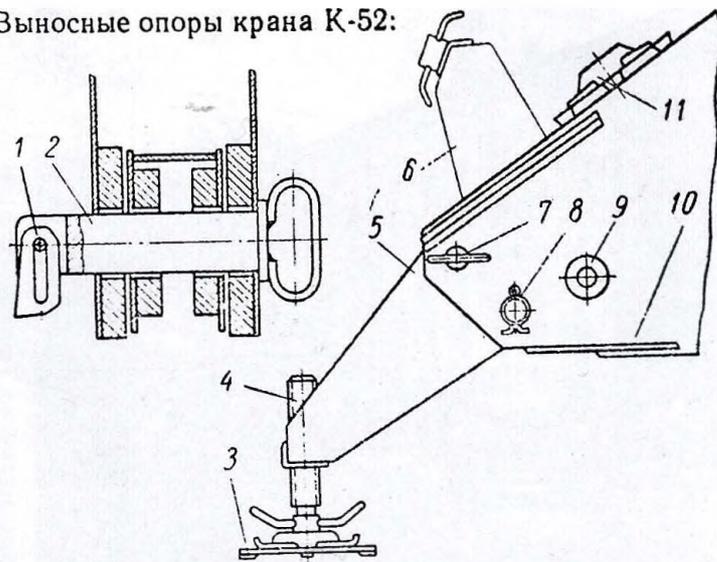
доступность механизмов при обслуживании и простоту ремонта;

круговой обзор из кабины управления и изоляцию крановщика от шума работающих механизмов, что наряду с облегченным управлением снижает утомляемость».

Здесь сразу же необходим уточняющий комментарий. Во-первых, хотя разработка этой модели автокрана и постройка опытных образцов (точнее, одного опытного образца, изготовленного последовательно в двух разных вариантах) была осуществлена Одесским крановым заводом имени Январского восстания, дальнейшее серийное производство автокрана К-52 производилось в г. Иваново на Ивановском заводе автомобильных кранов.

Во-вторых, первый опытный образец К-52, собранный в конце 1954 – начале 1955 гг. в Одессе, поначалу еще имел общий корпус крановых механизмов, так же совмещенный с кабиной крановщика, как и корпус автокрана К-51, поэтому в момент своего появления этот самый ранний одесский

Выносные опоры крана К-52:



1 — фиксатор; 2 — палец; 3 — подпятник; 4 — винт; 5 — откидная балка; 6 — транспортное положение откидной балки; 7 — положение пальца при работе крана; 8 — ось откидной балки; 9 — отверстие для пальца при транспортном положении опоры; 10 и 11 — опоры.

Схема выносных опор откидного типа автокрана К-52

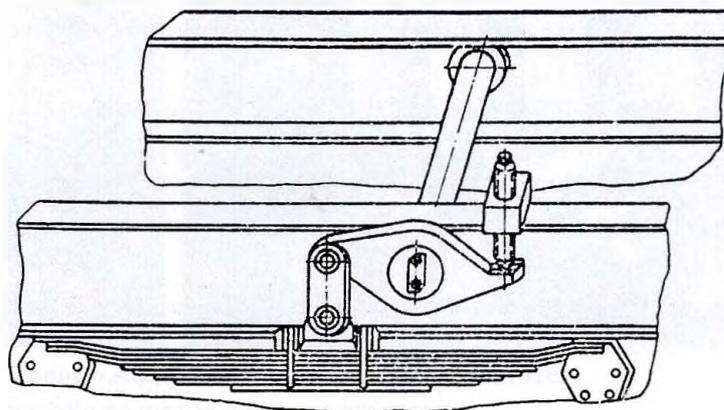
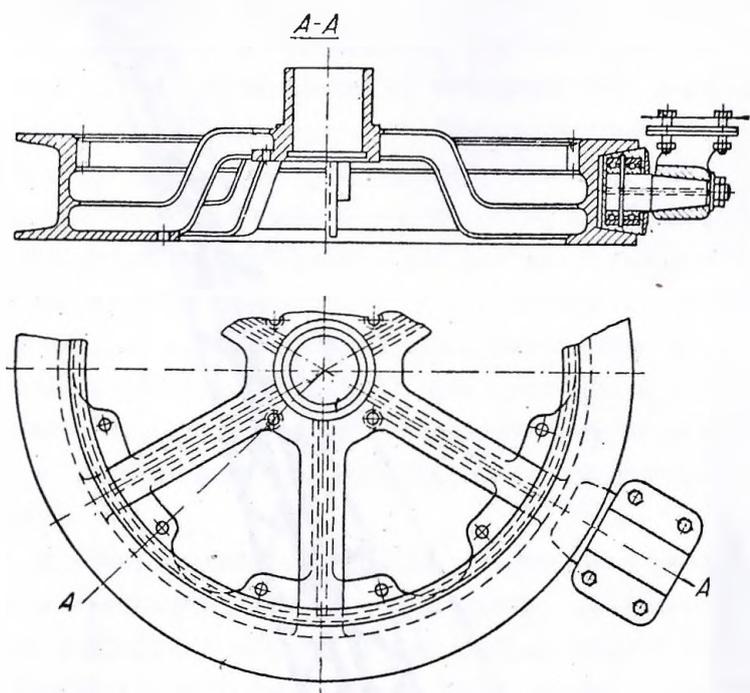


Схема устройства для блокировки задних рессор автокрана К-52

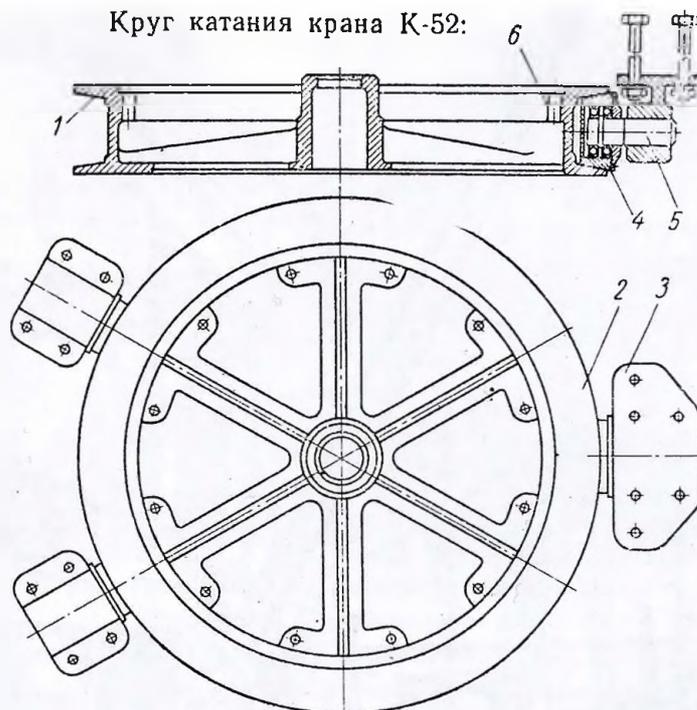
кран К-52 был очень похож на К-51. Существенных внешних отличий было всего два: выносные опоры откидного типа, которые на автокранах на шасси МАЗ-200 были впервые применены именно на К-52; и наличие дополнительных ящиков с электрооборудованием, установленных в передней части крановой установки.

Впрочем, вскоре (уже летом-осенью 1955 г.) конструкция К-52 была кардинально пересмотрена, так что весной-летом 1956 г. на Всесоюзной промышленной выставке в Москве (на территории ВСХВ) демонстрировался совсем другой вариант К-52, хотя и смонтированный вероятнее всего на том же самом шасси МАЗ-200 образца 1953 г. выпуска. Теперь его крановые механизмы уже находились под отдельным широким и низким капотом, а отдельная от него кабина крановщика крепилась к поворотной платформе с левой (по ходу движения) стороны, как раз и обеспечивая последний пункт преимуществ автокрана К-52, изложенных в статье (см. выше).

Круг катания крана К-51.



Круг катания крана К-52:



1 — опорные дорожки; 2 — круг катания; 3 — опорные элементы; 4 — конические ролики; 5 — ось ролика; 6 — зубчатый венец.

Схемы кругов катания автокранов модели К-51 (слева) и модели К-52 (справа)

Однако и этот второй вариант опытного К-52 пока что являлся детищем кранового завода имени Январского восстания, что подтверждается обзорной статьей «На строительной выставке» (журнал «Механизация строительства», № 5 / 1956 г.):

«Ряд новых моделей кранов демонстрирует Одесский крановый завод: автомобильный кран К-52 грузоподъемностью 5 т, кран на пневмоколесном ходу К-252 и др.».

И только потом вся документация на автокран К-52 была передана в г. Иваново и там вскоре было освоено серийное производство этой модели.

Кстати, тот ранний вариант опытного К-52 с общим корпусом остался почти никому не известным. Его фотоизображение было обнародовано лишь один раз, и то — непонятно зачем, в журнале «Автомобильный транспорт», в № 3 / 1957 г., и снабжено подписью, что это дизель-электрический автокран К-52 изготовления Одесского кранового завода, хотя на тот момент эта модель уже выглядела совсем по другому и выпускалась на ином предприятии в другой республике.

Но продолжим цитировать статью И.И. Грицевца:

«В нормальном исполнении на кране установлена стрела длиной 7,5 м, которая при необходимости может быть удлинена до 12 м при помощи вставки. Кран К-52 оборудован грейферной лебедкой для работы с грейферным ковшом емкостью 0,5 м³.

Для устойчивости при работе с тяжелыми грузами кран снабжен выносными опорами».

«Редукторы, электродвигатели и электромагнитные тормоза всех основных механизмов (кроме механизма поворота) унифицированы. Передача от дизеля к генератору (при крановой работе) или к заднему мосту автомобиля (в транспортном положении) осуществляется через редуктор отбора мощности.

Механизм вращения поворотной части крана К-52.

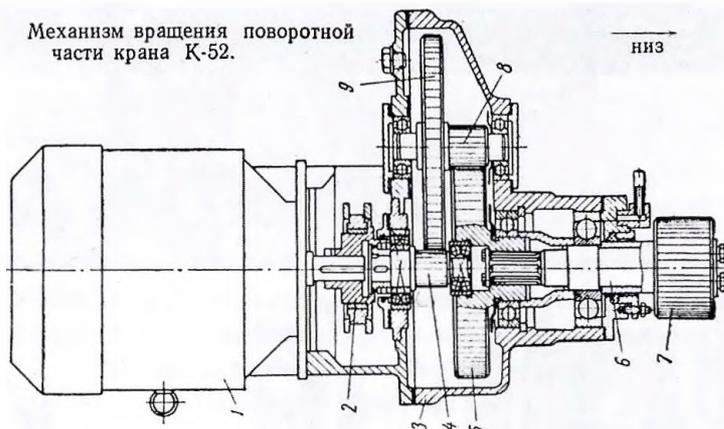
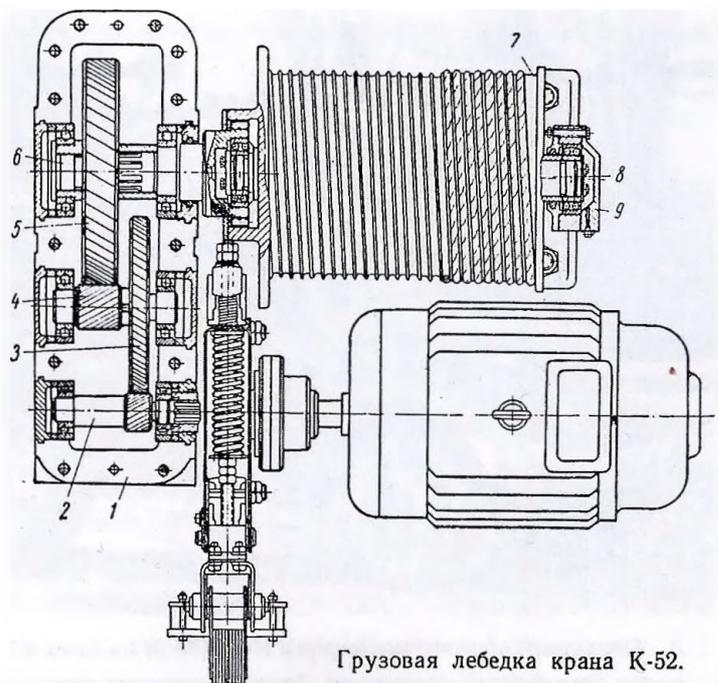
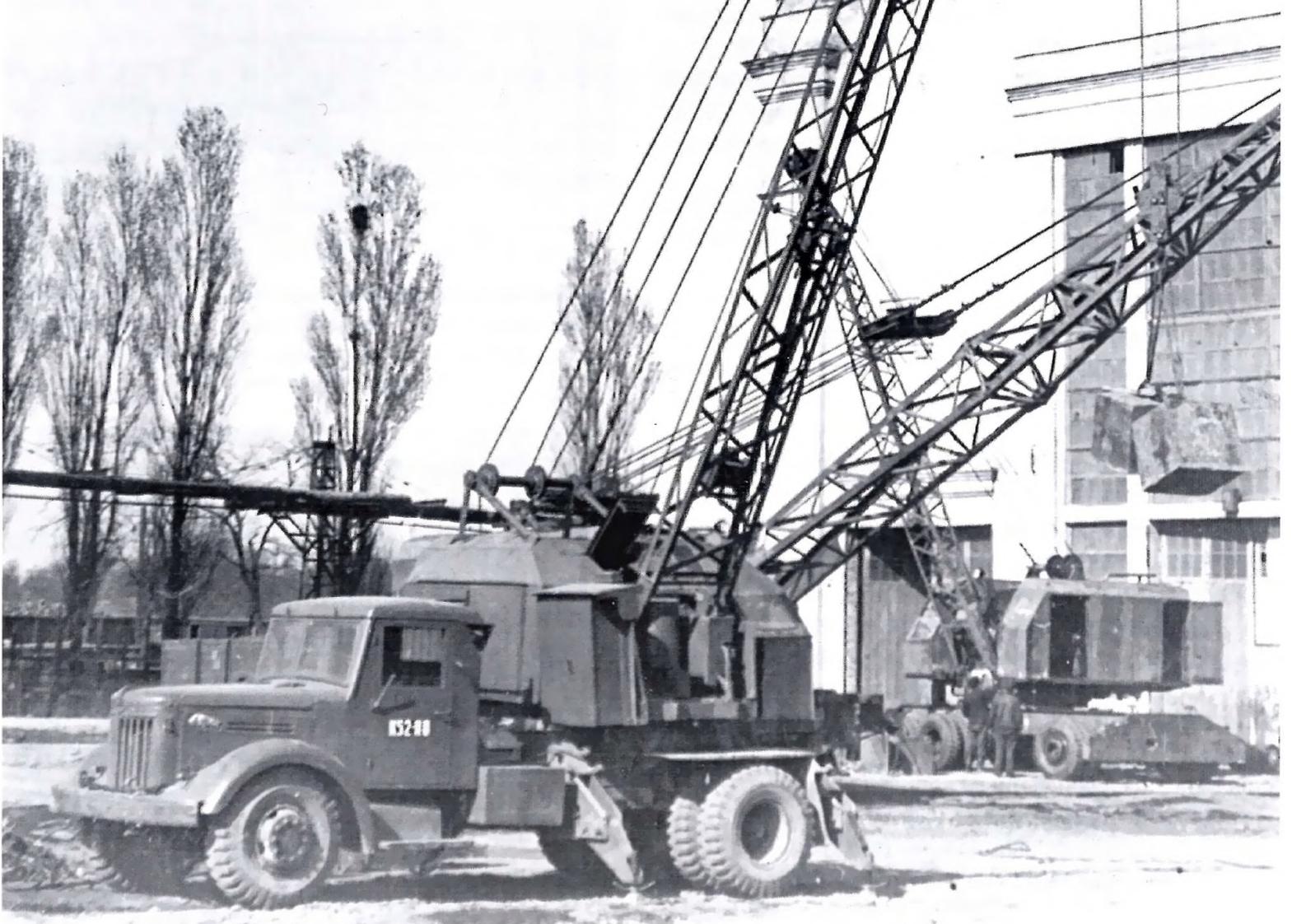
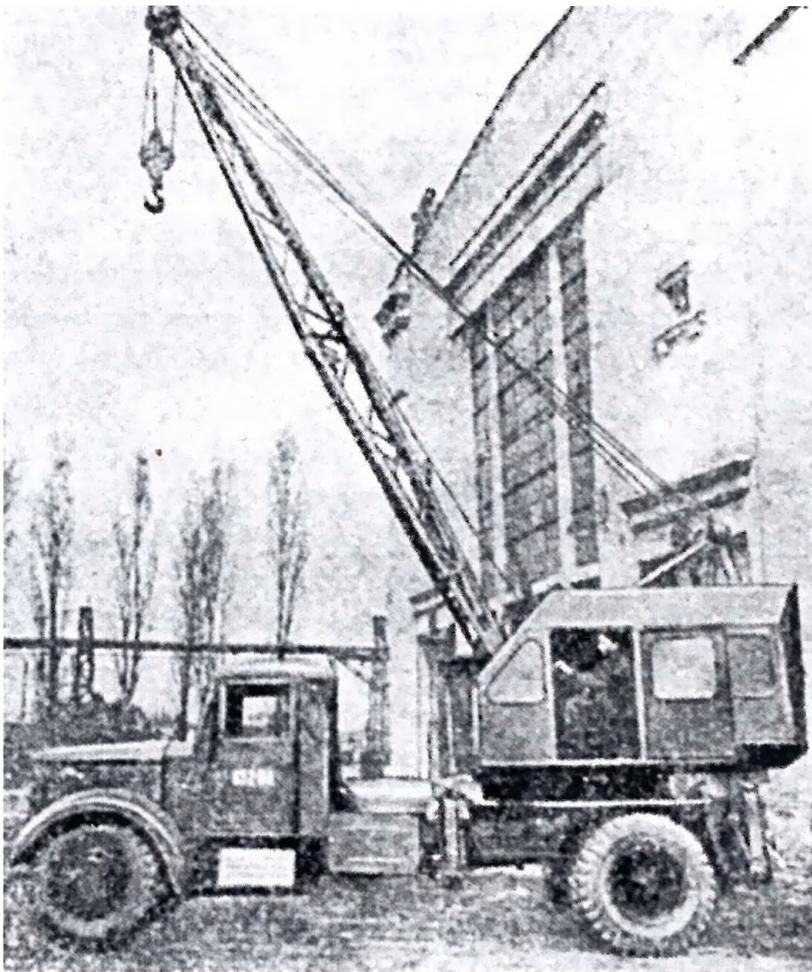


Схема механизма вращения поворотной части автокрана К-52: 1 — электродвигатель; 2 — зубчатая муфта; 3 — корпус редуктора; 4, 5, 8, 9 — цилиндрические шестерни; 6 — вал; 7 — вращающаяся шестерня



Грузовая лебедка крана К-52.

Схема грузовой лебедки автокрана К-52: 1 — корпус редуктора; 2, 3, 5 — косозубые шестерни; 4 и 6 — валы шестерен; 7 — барабан; 8 — вал барабана; 9 — стойка



Опытный образец автокрана К-52 (№ 0) на шасси МАЗ-200 1953 г. выпуска на территории кранового завода имени Январского восстания. Данный вариант являлся ранним его исполнением и отличался от всех последующих общим корпусом крановой установки, объединявшим в себе капот над механизмами и кабину крановщика. г. Одесса, Украинская ССР, 29 апреля 1955 г. Кадр слева вверху из этой же серии был опубликован в журнале «Автомобильный транспорт» уже в 1957 г.

Для равномерной осадки задних рессор при подъеме груза и увеличении поперечной устойчивости крана при передвижении предусмотрен стабилизатор, установленный на неповоротной раме и блокирующий задние рессоры. Конструкция стабилизатора изображена... (см. рисунок: «Схема устройства для блокировки задних рессор автокрана К-52»). Через неповоротную раму проходит вал с рычагами на концах. Концы рычагов соединены тягами с хомутами задних рессор автомашины. При подтяжке винтом одной рессоры одновременно подтягивается и другая рессора, благодаря чему задний мост автомобиля связывается с неповоротной рамой.

В кабине размещены пульт управления с контрольно-измерительными приборами, выключатель аварийного сброса груза, кнопка аварийной остановки дизеля, щиток освещения, педаль управления топливоподачей и откидное сиденье крановщика».

«Для предохранения электродвигателей от недопустимых перегрузок предусмотрена защитная панель. Электроэнергия с неповоротной части на поворотную передается кольцевым токоприемником. Неподвижная часть токоприемника крепится к ступице кольца катания, а вращающаяся часть со щетками укреплена на поворотной части крана.

Барабан главной лебедки работает от асинхронного электродвигателя через двухступенчатый редуктор и снабжен электромагнитным тормозом колодочного типа. Тормоз постоянно замкнутый с размыкающим электромагнитом.

Электромагнит заблокирован с электродвигателем, что обеспечивает автоматическое торможение при выключении двигателя и растормаживание при включении его.

Стрелоподъемная лебедка отличается от главной лебедки длиной барабана и наличием дополнительного постоянно замкнутого ленточного тормоза для предотвращения произвольного опускания стрелы. Грейферная лебедка отличается от главной только длиной барабана.

Механизм поворота состоит из приводного электродвигателя, двухступенчатого редуктора и электромагнитного тормоза колодочного типа. Электродвигатель прикреплен к верхнему торцу редуктора и соединен с ним зубчатой муфтой. Ведущая полумуфта является одновременно и тормозным шкивом. Тормозное устройство по конструкции аналогично тормозному устройству главной лебедки. Подъем или опускание груза и стрелы, а также поворот крана в обе стороны обеспечиваются реверсированием соответствующего электродвигателя.



Группа конструкторов и рабочих «Январки» на фоне раннего варианта опытного К-52.

Крайний справа – главный конструктор Е.Н. Корба; в центре – его зам. М.М. Матвеевко. Одесса, 29 апреля 1955 г.



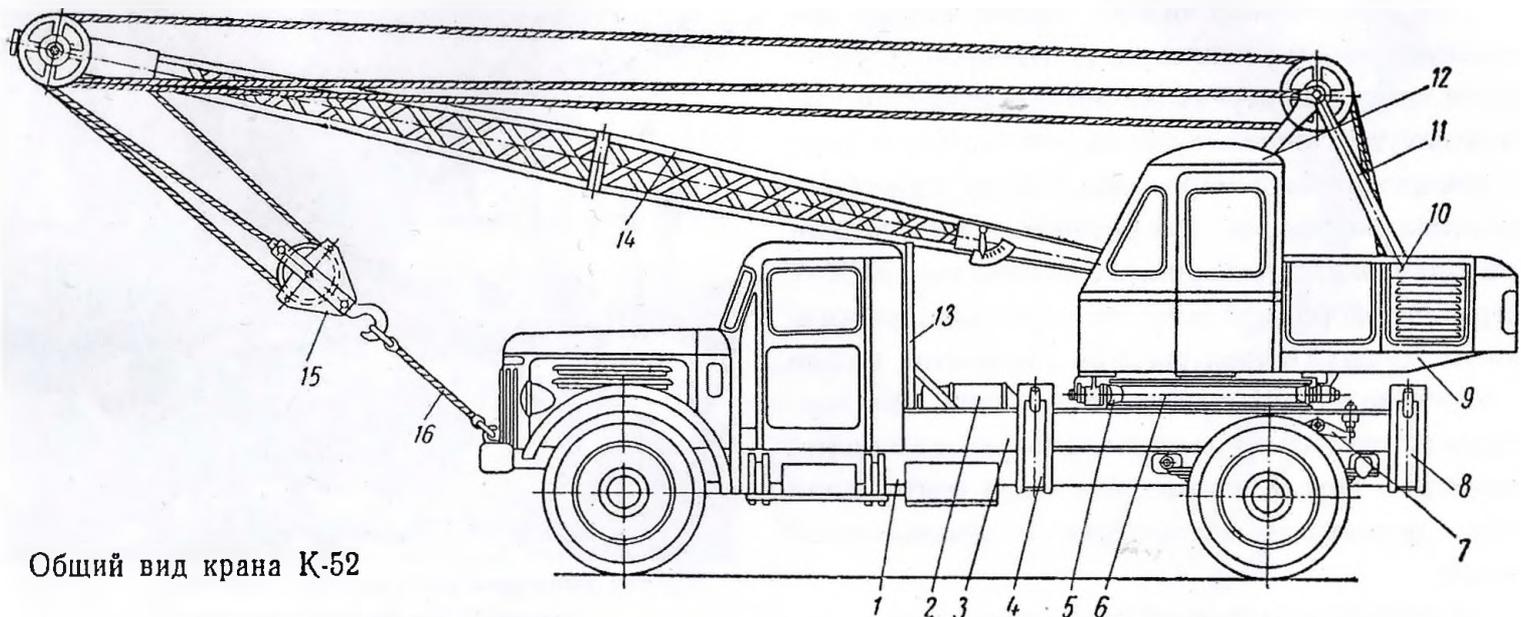
Заводское фото изрядно переделанного опытного образца К-52, № 0, получившего теперь отдельные капот и кабину, на том же шасси МАЗ-200 1953 г. выпуска. Одесса, 2-я половина 1955 г.

Особенностью электрической схемы крана К-52 является возможность плавного изменения скоростей рабочих механизмов изменением частоты тока питающего генератора, что достигается регулированием числа оборотов дизеля в диапазоне от 1750 до 1200 об./мин. или числа оборотов генератора путем переключения коробки перемены передач на III или IV ступени.

Кроме того, скорости механизмов крана могут быть дополнительно снижены при помощи контроллеров управления электродвигателями.

При питании электродвигателей от внешней сети с постоянной частотой (50 гц) регулирование скоростей электродвигателей осуществляется только контроллерами. Электрооборудование крана К-52 применено стандартное, крановое, выпускаемое отечественными заводами».

«Для получения малых скоростей опускания груза в схеме электрооборудования крана К-52 предусмотрены специальные схемы включения электродвигателя грузовой лебедки – однофазное включение и динамическое торможение».



Общий вид крана К-52

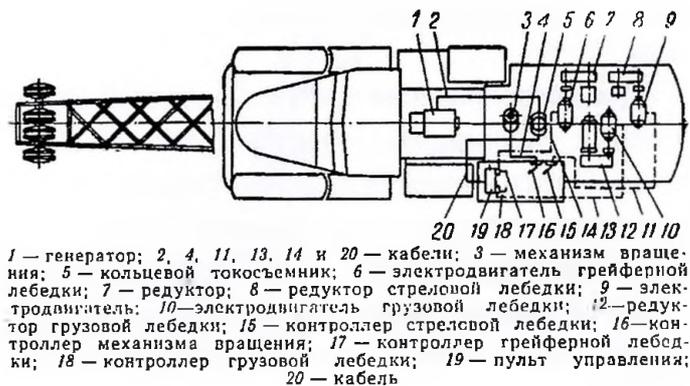
1 — рама автомобиля; 2 — генератор; 3 — неповоротная рама; 4 и 8 — выносные опоры; 5 — опорные ролики; 6 — круг катания; 7 — стабилизирующее устройство; 9 — поворотная рама; 10 — капот механизмов; 11 — портал; 12 — кабина; 13 — опора стрелы; 14 — стрела; 15 — обойма с крюком; 16 — расчалка крюка

Схема общего вида серийного автокрана К-52

Техническая характеристика серийного автокрана К-52 приведена здесь также по изложенной выше статье с дополнениями из других источников. Габаритные размеры в транспортном положении со стрелой длиной 7,5 м — 10050-10250 x 2615-2815 x 3900 мм; радиус, описываемый хвостовой частью — 2100 мм; вес шасси — 5400 кг; вес неповоротной части — 2900 кг; вес поворотной части — 4230 кг; вес нормальной / удлиненной стрелы — 470 / 655 кг; вес всей крановой установки — 7600 кг; общий вес крана со стрелой длиной 7,5 м — 12700-13000 кг; максимальная грузоподъемность при вылете стрелы 3,8 м — 5 т; грузоподъемность при максимальном вылете стрелы, равном 7 м — 2 т; скорость подъема крюка при стреле длиной 7,5 / 12 м (трехкратный / двукратный полиспаст) — 7-12,5 м/мин. / 18 м/мин.; время подъема стрелы в диапазоне рабочих вылетов — 7,1 сек.; скорость поворота — 1-3 об./мин.; скорость опускания грейфера — 36 м/мин.; скорость передвижения по асфальтированному шоссе / проселочной дороге — 30 / 20 км/ч (передвижение крана на дальние расстояния производится только со стрелой длиной 7,5 м); скорость передвижения с грузом не более 2 т — 5 км/ч; тип грейфера — двухканатный, емкостью 0,5 м³, максимальный вес грейфера с грузом — 1750 кг; генератор — синхронный, трехфазного тока, типа МСА73/4А, мощностью 30 кВт.

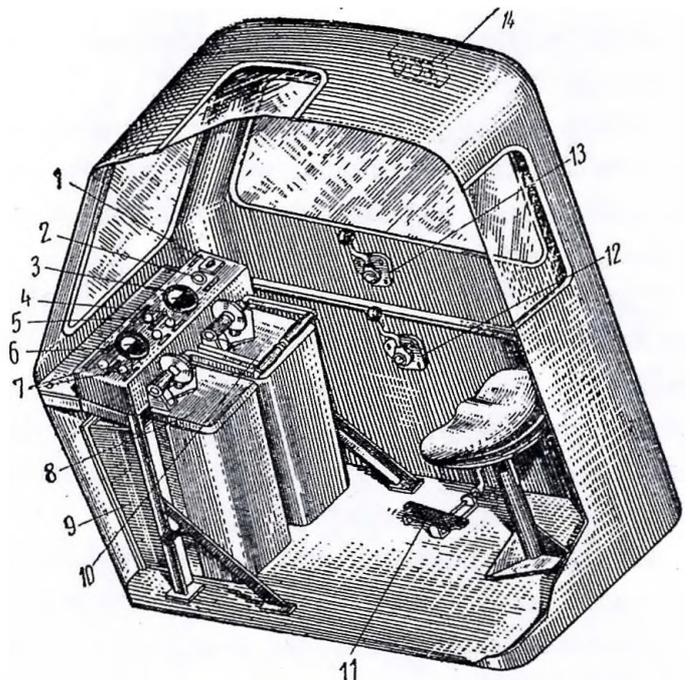
Для большей полноты описания автокрана К-52 не лишним будет также привести некоторые цитаты из книги В.Г. Мышкина «Автомобильные краны» 1961 г. издания:

«Привод механизмов крана осуществляется асинхронными электродвигателями с фазным ротором».



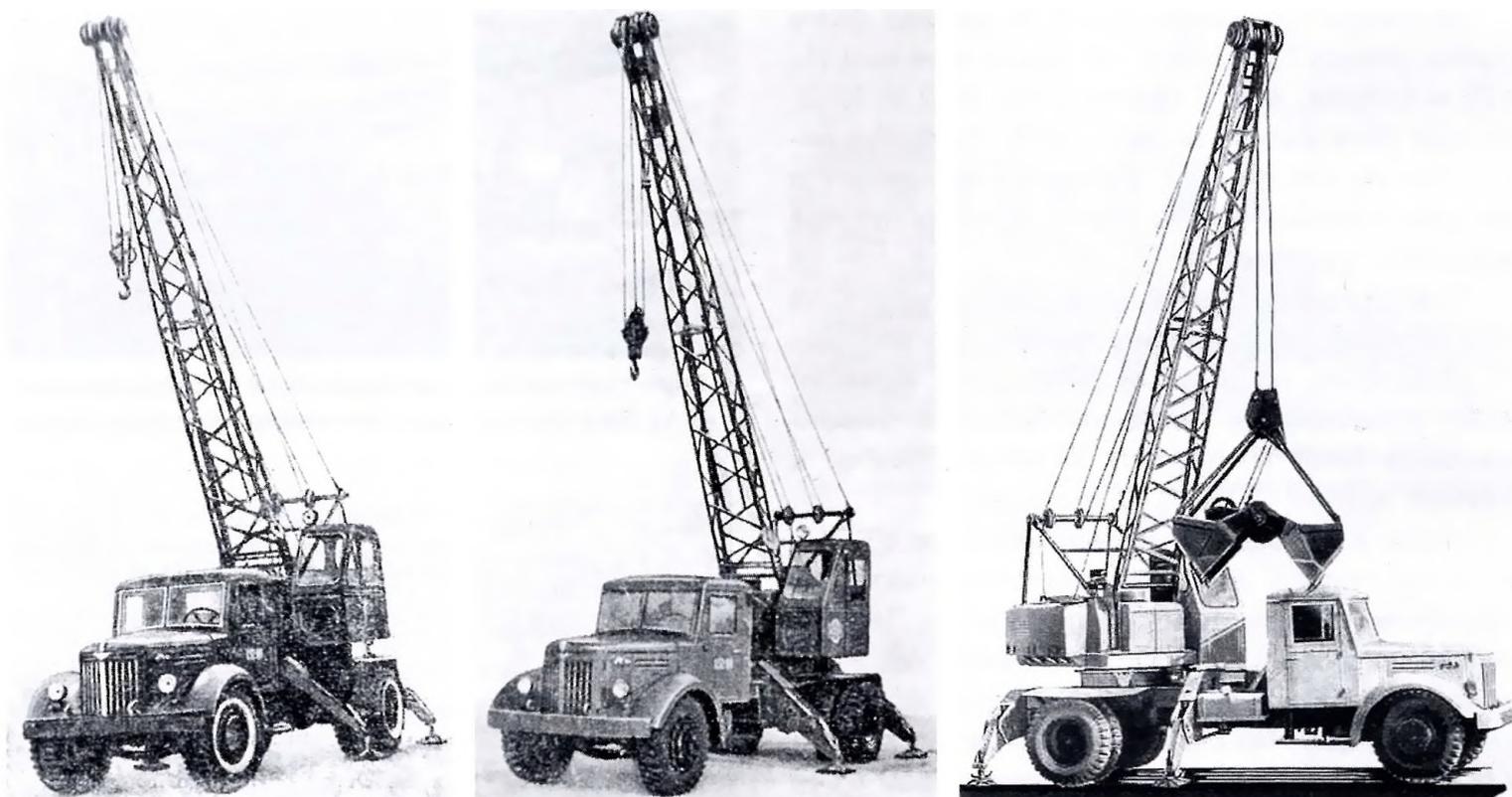
1 — генератор; 2, 4, 11, 13, 14 и 20 — кабели; 3 — механизм вращения; 5 — кольцевой токосъемник; 6 — электродвигатель грейферной лебедки; 7 — редуктор; 8 — редуктор стреловой лебедки; 9 — электродвигатель; 10 — электродвигатель грузовой лебедки; 12 — редуктор грузовой лебедки; 15 — контроллер стреловой лебедки; 16 — контроллер механизма вращения; 17 — контроллер грейферной лебедки; 18 — контроллер грузовой лебедки; 19 — пульт управления; 20 — кабель

Схема расположения электрооборудования на серийном автокране К-52



1 — переключатель динамического торможения; 2 — кнопка сигнала; 3 — амперметр; 4 — кнопки цепи управления «Пуск» и «Стоп»; 5 — переключатель возбуждения; 6 — вольтметр; 7 — кнопка управления «Пуск» и «Стоп» (дизелем); 8 — контроллер грузовой лебедки; 9 — предохранители; 10 — контроллер грейферной лебедки; 11 — педаль топливоподачи; 12 — контроллер стреловой лебедки; 13 — контроллер механизма вращения; 14 — щиток освещения крана

Размещение органов управления серийного автокрана К-52



Публиковавшиеся фотоизображения ранних экземпляров К-52 в рабочем положении: на шасси МАЗ-200 1953 г. выпуска, из журнала «Строительное и дорожное машиностроение», № 3 / 1957 г. (слева); на шасси МАЗ-200 1953 г. выпуска на ВПВ в Москве, из журнала «Механизация строительства», № 5 / 1956 г. (в центре); с грейфером на шасси МАЗ-200 1954-1955 гг. выпуска на выставке в Брюсселе в 1958 г., из каталога В/О «Машиноимпорт» (справа)



Экземпляр серийного автокрана К-52 на шасси позднего МАЗ-200 в транспортном положении, вид справа-спереди

«Электродвигатели и редукторы грузовой, грейферной и стреловой лебедок взаимозаменяемы».

«На кране К-52 установлен подобный (К-51 – М.С.) круг катания. Он также отлит из стали заодно с центральной цапфой. С внешней стороны на круге имеются верхняя и нижняя замкнутые рабочие дорожки для опорных роликов. В верхней части круг катания снабжен венцом с внутренними зубьями, по которому обкатывается поворотная часть...»

«Изменение грузоподъемности крана К-52 в зависимости от вылета стрелы аналогично изменению грузоподъемности крана К-51...»

«Стрела также представляет собой решетчатую

ферму из угловой и листовой стали. Но в головке стрелы установлены четыре блока: два внутри фермы для грузового и грейферного канатов и два снаружи на концах оси для каната стрелового полиспаста...

Портал крана состоит из передней и задней наклонных стоек и оси с блоками».

К сожалению, автокран К-52 в специальной литературе был описан менее подробно, чем, скажем, К-51. Поэтому в конструкции этой модели остаются некоторые неясности. На одну из них указывает уже упоминавшийся выше специалист по строительной и ж/д технике А.Г. Иоффе:

«В литературе у автокрана К-52 указана длина стрелы, равная 7,5 и 12,0 м, т.е. она по идее на 0,15-0,25 м больше, чем у кранов К-51, К-61 и К-53. Но при этом высота подъема этой стрелы указана такая же, как и у них. Поэтому непонятно, что это: действительно другая стрела, или просто такое округление размера.

Существовала также разновидность крана К-52 без грейферной лебедки, которая обозначалась 8Т-211».

Подробнее об этой малоизвестной модификации рассказывает также неоднократно упоминавшийся выше специалист по автомобильной и военной технике СССР А.В. Колеватов:

«Кран К-52 имел также модификацию 8Т-211. В соответствии с данными каталога-справочника «Подъемно-транспортное оборудование» 1962 г. издания, автокран 8Т-211, в отличие от К-52, не имел грейферной лебедки, обладал большим диапазоном рабочих скоростей механизма подъема и был оснащен менее мощным генератором СГТ-25/6 мощностью 25 кВт при 1000 об/мин (в отличие от генератора К-52 – МСА73/4А мощностью 30 кВт при 1500 об/мин).

Естественно, такие автокраны привлекли внимание военных. Удорожание дизель-электрического крана по сравнению с механическим К-51 не шло ни в какое сравнение с теми возможными убытками, которые могли быть нанесены, если военнослужащий срочной службы на автокране К-51 случайно уронит изделие на пусковую установку со всеми вытекающими отсюда последствиями».

Еще одна интересная модификация автокрана К-52 являлась сменной, т.е. получалась из обычного автокрана путем дооборудования его для установки на железнодорожный ход. Сведения о ней можно почерпнуть из книги «Машины на комбинированном ходу» 1975 г. издания:

«Появление оборудования, позволяющего производить постановку машины на рельсы или снятие ее с пути в течение 10-20 мин., существенно расширило область применения машин на комбинированном ходу в нашей стране».

«Типичным представителем совмещенного варианта подвески с креплением к раме автомобиля является устройство для автомобилей МАЗ-200 и автокранов К-52 (см. рисунок: «Схема дополнительных направляющих катков для установки автокрана К-52...»)». На несущей балке имеются кронштейны, к которым шарнирно прикреплены стойки катковой рамы и втулки для установки вилок амортизаторов. Корпуса амортизаторов крепятся в вилках шарнирно и, таким образом, имеют две степени свободы. Упругими элементами амортизаторов являются пружины, величина сжатия которых ограничивается стаканами. При превышении расчетной нагрузки на амортизаторы зазор между стаканами полностью выбирается, что предохраняет пружины от поломки.



Экземпляр серийного автокрана К-52 на шасси позднего МАЗ-200 в транспортном положении, вид слева-спереди

| Длина стрелы в м | Вылет стрелы в м | Грузоподъемность в т | | Высота подъема крюка в м |
|------------------|------------------|----------------------|-------------------|--------------------------|
| | | на выносных опорах | без выносных опор | |
| 7,5 | 3,8 | 5,0 | — | 7,0 |
| | 4,0 | — | 2,0 | — |
| | 5,0 | 3,0 | 1,5 | — |
| | 6,5 | 2,0 | — | — |
| 12 | 7,0 | — | 0,75 | 4,8 |
| | 4,5 | 3,0 | 1,0 | 11,3 |
| | 6,0 | 2,0 | 0,75 | — |
| | 7,5 | 1,5 | — | — |
| | 8,0 | — | 0,5 | — |
| | 9,0 | 1,0 | — | — |
| | 10,0 | — | 0,25 | 8,2 |

Таблица грузовой характеристики серийного автокрана К-52



Экземпляр серийного К-52, № 53, с удлиненной стрелой на шасси МАЗ-200 1955-1956 гг. выпуска. г. Красногорск, Московская обл., 1962 г.



Экземпляр серийного автокрана К-52 на шасси МАЗ-200 1955-1956 гг. выпуска, также еще с двухзначным порядковым номером, но со стандартной стрелой

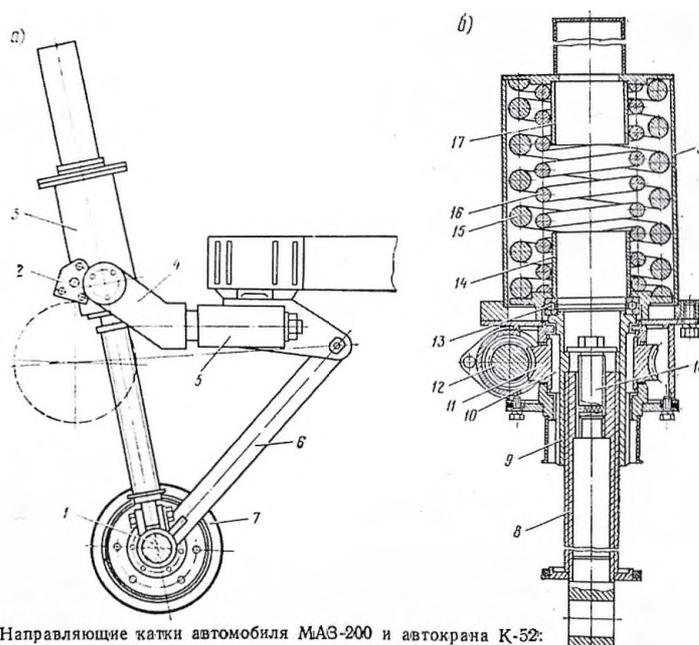
Подъемный механизм состоит из червячного редуктора и винтовой пары. В червячном колесе на двух шпонках установлена гайка, в которую ввернут винт амортизатора с трапецеидальной резьбой. Гайка может перемещаться по шпонкам в осевом направлении относительно червячного колеса... В результате винт, закрепленный в проушине хомута колесной пары, вывинчивается и опускает соединенную с ним колесную пару. После опускания колесной пары на рельсы гайка продолжает подниматься по винту... и сжимает пружины. При сжатии пружин до величины, соответствующей нагрузке на ось передних направляющих катков, начинает подниматься передняя часть автомобиля...

Регулировочный болт служит для установки необходимой величины нагрузки на направляющие катки... Ось колесной пары выполнена в виде рамы и не имеет разбега. Опускание и подъем такой рамы во избежание заеданий в проушинах несущей балки необходимо осуществлять синхронно. Для этого оба червяка соединены общим валиком».

Кроме всех перечисленных выше разновидностей автокрана К-52 существовала и еще одна, на этот раз отличавшаяся от прочих не только деталями крановой установки, но и самим шасси. Это была наиболее поздняя версия автокрана К-52, а точнее сказать – его модификации 8Т-211, которая устанавливалась уже на шасси МАЗ-200П. При всей внешней схожести обоих шасси, устанавливаемый на МАЗ-200П дизель ЯМЗ-236, в полтора раза более мощный, нежели штатный дизель «двухсотого» ЯАЗ-М204А, заметно повышал эксплуатационные качества не только шасси, но и крановой установки.



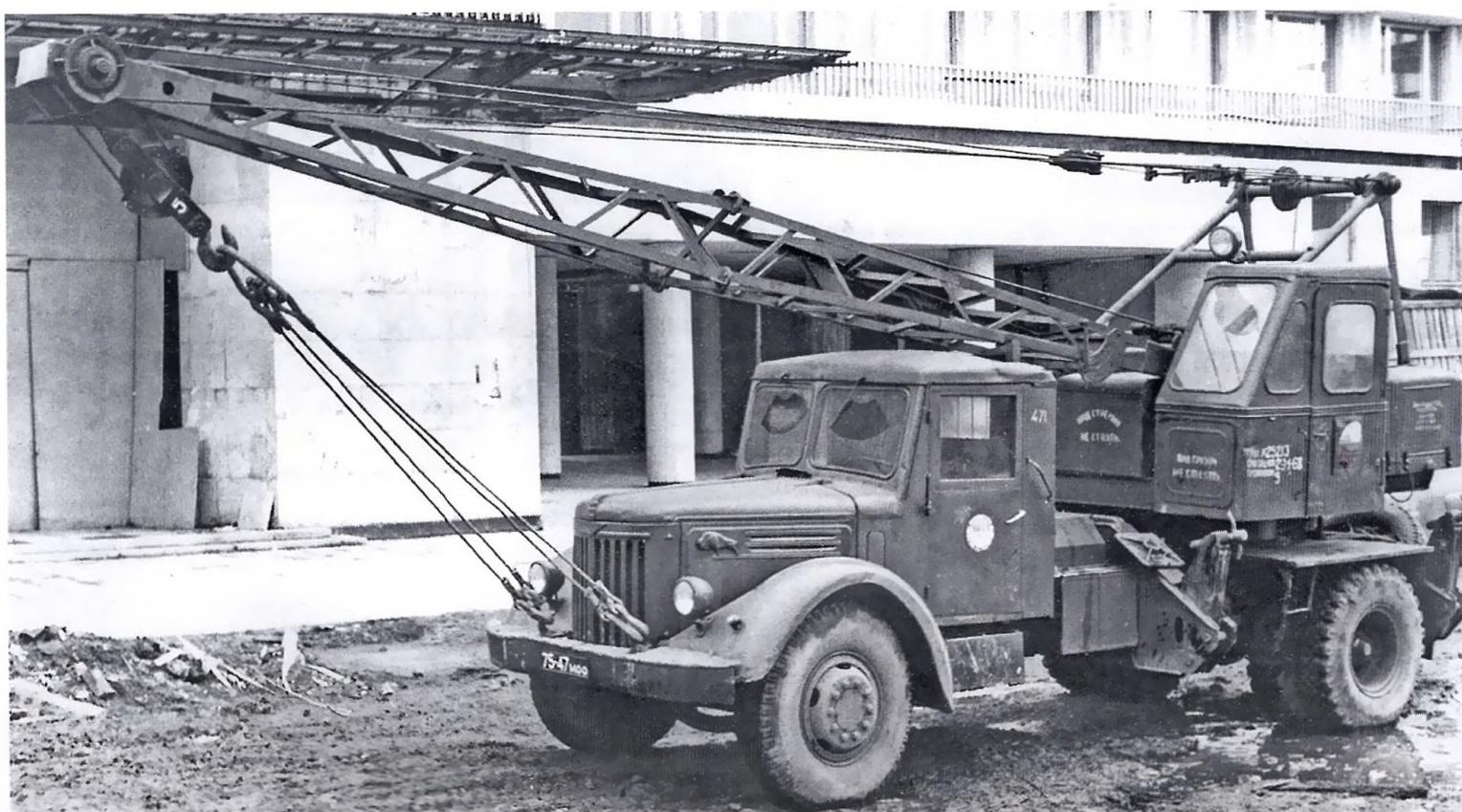
Экземпляр модификации К-52 – автокрана 8Т-211 с удлиненной стрелой (слева) на стройплощадке выгружает оборудование из бортового МАЗ-200



Направляющие катки автомобиля МАЗ-200 и автокрана К-52:

а – общий вид подвески; б – амортизатор; 1 – колесная пара; 2 – редуктор; 3 – корпус амортизатора; 4 – вилка; 5 – несущая балка; 6 – стойка катковой рамы; 7 – каток; 8 – винт; 9 – гайка; 10 – шпонка; 11 – червячное колесо; 12 – червяк; 13 – упорный подшипник; 14 и 17 – стаканы; 15 и 16 – пружины; 18 – регулировочный болт

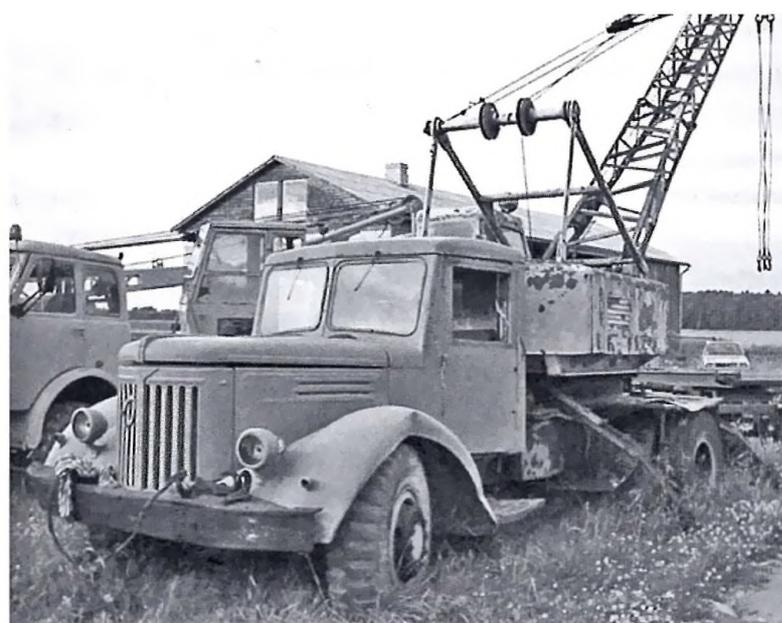
Схема дополнительных направляющих катков для установки автокрана К-52 на шасси МАЗ-200 на ж/д ход



Экземпляр позднего автокрана К-52 (8Т-211) на шасси МАЗ-200П, № 75-47 моо, в транспортном положении, вид слева-спереди. Москва, конец 1960-х гг.



Еще один экземпляр позднего автокрана К-52 (8Т-211) на шасси МАЗ-200П, № 10-87 моо, с удлиненной стрелой в транспортном положении, вид слева-спереди. Москва, начало 1970-х гг.



«Доживший» до нашего века экземпляр серийного автокрана К-52 на шасси позднего МАЗ-200 в окрестностях г. Риги, Латвия. Виды спереди-справа и спереди-слева

Что же касается внешних изменений этого позднего исполнения автокрана на шасси МАЗ-200П, то такие экземпляры, как уже было сказано, несколько отличались иной конфигурацией блоков портала. Известно, что автокраны такого исполнения трудились в столице СССР, и работали как со стандартными, так и с удлиненными стрелами.

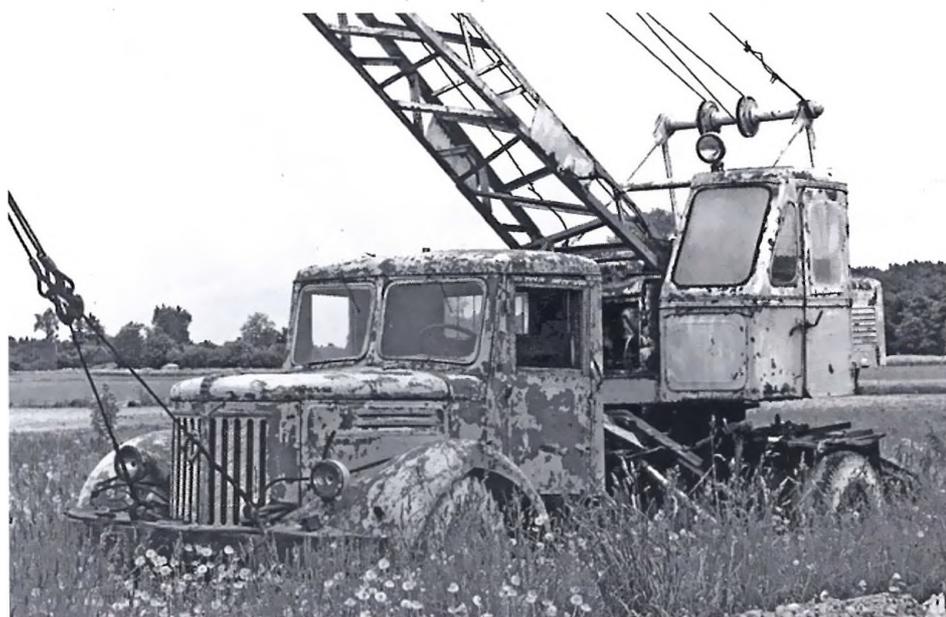
К сожалению, до наших дней, насколько можно судить по имеющейся информации, не сохранилось практически ни одного автокрана К-52. Один из последних уцелевших на тот момент экземпляров К-52 в начале 2000-х гг. находился в призрачном состоянии в окрестностях г. Риги в Латвии. В течение последующих нескольких лет этот автокран, посещаемый иногда любителями старой техники,

находясь под открытым небом, все более ветшал и ржавел. И дальнейшая судьба этого уникального экземпляра, увы, неизвестна. Остается лишь надеяться, что он не ушел в небытие, как все остальные его собратья. По крайней мере, никаких сведений ни об одном экземпляре автокрана К-52 на территории нынешней Российской Федерации в настоящее время не имеется, а вероятность того, что они появятся в будущем, тоже стремится к нулю.

Впрочем, нельзя сказать, что модель К-52 исчезла абсолютно бесследно. Дело в том, что у нее, как и у К-51, имелись вполне конкретные модели-потомки. И более того, дальнейшая судьба этих моделей практически «один в один» повторяла судьбу потомков К-51.



Этот же латвийский экземпляр серийного автокрана К-52 на шасси позднего МАЗ-200.
Более поздняя съемка, вид справа-спереди



Тот же латвийский экземпляр серийного К-52 на шасси позднего МАЗ-200.
Более поздняя съемка, виды спереди-слева и сзади-справа



Еще более поздние кадры с тем же латвийским К-52 на шасси позднего МАЗ-200,
на которых видно, что машина неуклонно ветшает