
МАЗ-525

Родословная БелАЗов

Е. КОЧНЕВ

До конца войны оставалось еще 8 месяцев. Отечественная автомобильная промышленность давала армии лишь две основные модели грузовиков ГАЗ-ММ и ЗИС-5, на плечи которых ложились все тяготы войны. Потери как людские, так и автомобильной техники были немалые и таких машин требовалось все больше и больше. Горьковский, Московский и Уральский заводы задыхались. Так 9 августа 1944 г. Государственный Комитет Обороны принял постановление об организации в только что освобожденном Минске автосборочного завода. Эта дата и считается днем основания МАЗа, который в свою очередь дал жизнь не менее знаменитым тяжелым самосвалам БелАЗ.

Времени на строительство было отведено предельно мало, люди жили в палатках и в чудом уцелевших домах, а на участках под будущий завод еще не успели снять таблички «Осторожно, мины!» Невероятно, что уже в ноябре практически на голом месте удалось собрать первые сто грузовиков, а в декабре 1944 г. — 250 машин. До недавнего времени оставалось секретом, что это были за автомобили: их наскоро собирали из деталей и узлов, поставлявшихся по ленд-лизу из Америки.

Окончилась война. Начались не менее трудные послевоенные пятилетки восстановления народного хозяйства. На строительство завода ушло еще три года. И вот 7 ноября 1947 г. во главе праздничных колонн белорусских автозаводцев по улицам еще не восстановленного Минска прошли пять автомобилей марки МАЗ, сразу же направленные на строительные площадки города. Это были 6-тонные МАЗ-205, разработанные на Ярославском автозаводе под руководством главного конструктора В. В. Осепчугова. Они возвестили о рождении нового советского автомобильного предприятия. Сегодня первенец Минского автозавода стоит на пьедестале перед главной проходной в память о былом. По тем временам это была достаточно совершенная машина, которой вполне можно было гордиться. На ней стоял двухтактный дизель ЯАЗ-204 мощностью 120 л. с., сделанный по американскому образцу.

Вслед за самосвалом с конвейера завода начали сходить бортовые МАЗ-200, которые начали родословную ныне известных белорусских грузовиков и тягачей МАЗ-500 и их многочисленных вариантов.

А «самосвальная тематика» в программе МАЗа стала постепенно преобразовываться в совершенно новое направление отечественного автомобилестроения — тяжелые карьерные машины большой грузоподъемности. Послевоенные годы, когда расширялась добыча полезных ископаемых, строились каналы, возводились плотины и электростанции на реках, требовали все больше самых мощных и производительных машин. Одновременно с разработкой первенцев на МАЗе под руководством главного конструктора Г. М. Кокина и инженера Б. Л. Шаяшшикова взялись за разработку первого отечественного 25-тонного самосвала, каких до того не знало советское автомобилестроение. В сентябре 1950 г. первый

МАЗ-525 вышел из ворот завода. Действительно, его рождение было праздником, так как никогда еще в стране никто не делал таких огромных машин. Он по праву считается одним из самых больших достижений отечественной автомобильной промышленности. И не важно, что он походил на американские «Дарты» и даже на японские «Команду». В те трудные годы не грешно было позаимствовать лучшее за границей.

Высота МАЗ-525 была в два человеческих роста (3675 мм). Чтобы попасть в кабину, надо было подняться по лесенке, а пол кабины находился на уровне кончиков пальцев поднятой руки. В кузове свободно могла разместиться легковая машина. На самосвале стоял отечественный V-образный дизель в 300 сил от танка Т-34. Колеса были в рост высокого человека (1740 мм) и оснащались встроенными в них планетарными редукторами. Этот уникальный гигант содержал самые передовые по тому времени решения, примененные в нашей стране впервые: гидроусилитель руля, пневмопривод тормозов, гидромфта в трансмиссии, огромный двухцилиндровый гидроподъемник, цельностальной 14-кубовый кузов с козырьком над кабиной.

Эти огромные самосвалы успешно работали на строительстве Волго-Донского канала, в карьерах и на строительстве ГЭС, при возведении Асуанской плотины. Но практика показала, что и такая 25-тонная машина не всегда устраивала эксплуатационников, а мировой опыт доказывал необходимость создания еще более крупных самосвалов.

Следующим белорусским самосвалом-гигантом стал в 1957 г. 40-тонный МАЗ-530 с 12-цилиндровым двигателем в 450 л. с. Впервые на МАЗ-530 установили автоматическую трансмиссию. Оба этих МАЗа долгое время украшали вход в павильон «Машиностроение» на ВДНХ СССР (в то время — Всесоюзная промышленная выставка) в Москве, получили множество дипломов и наград на выставках, а в 1958 г. МАЗ-530 удостоился Гран-При на Всемирной промышленной выставке в Брюсселе.

На этом в общем-то и кончается «минский период» в создании крупных карьерных самосвалов. В конце 1958 г. производство таких машин было передано на завод в г. Жодино под Минском, давший своим автомобилям марку БелАЗ.

Этот завод также относился к первенцам послевоенных лет. Еще летом 1947 г. недалеко от трассы Москва — Минск у станции Жодино начали строить завод машин для торфопереработки, затем его преобразовали в предприятие по производству мелиоративных машин и дорожных катков и стали называть «Дормаш». На его базе и возник БелАЗ. Всю помощь ему в строительстве, оснащении и кадрах оказал старший брат — Минский автозавод, а на первых порах основной продукцией оставался МАЗ-525. Но одновременно молодое предприятие создало собственную очень квалифицированную и инициативную группу инженеров, которые уже в сентябре 1961 г. в экспериментальном цехе собрали первый образец совершенно нового самосвала БелАЗ-540 грузоподъемностью 27 т. В 1965 г. развернулось их серийное производство.

Современная гамма большегрузных автомобилей-самосвалов БелАЗ

Параметры	7522	7523	7526	7527	7509	7519	75221
Базовая модель	БелАЗ-540	БелАЗ-548	БелАЗ-7510	БелАЗ-7525	БелАЗ-549	—	—
Год начала выпуска (базовой модели)	1965	1967	1972	1972	1976	1981	1982
Грузоподъемность, т	30	42	30	42	75	110	180
Снаряженная масса, т	21,5	29,5	21,4	29,3	67,0	85,0	145,0
Емкость кузова, м ³	15,0	21,0	19,0	27,3	35,0	44,0	70,0
Габаритные размеры, мм:							
длина	7250	8120	7435	8395	10 250	11 250	13 500
ширина	3480	3787	3480	3787	5300	5000	6 300
высота	3580	3910	3620	4135	4750	6100	7700
База, мм	3550	4200	3550	4200	4450	5300	6650
Колея передних колес, мм	2800	2800	2800	2800	4100	4900	6000
» задних колес, мм	2400	2540	2400	2540	3730	4120	5200
Число цилиндров двигателя	12	12	12	12	6	8	12
Мощность, л. с.	360	500	360	500	1050	1100	2300
Тип трансмиссии	Механическая			Механическая	Электрическая		
Максимальная скорость, км/ч	55	55	55	55	60	60	50
Расход топлива, л/100 км	100	138	100	138	235	420	600

Это был родоначальник нынешнего семейства БелАЗов и принципиально новый тяжелый автомобиль. Он имел 12-цилиндровый дизель мощностью 300 л. с., а также непривычные в грузовом автостроении тех времен гидроусилитель руля, гидромеханическую трансмиссию, гидроневматическую подвеску всех колес и одноместную кабину. За создание этой машины коллектив молодого завода получил немало высоких наград, в том числе диплом ВДНХ первой степени. В 1967 г. был выпущен более мощный БелАЗ-540А (360 л. с.) и ему первому среди отечественных автомобилей был присужден государственный Знак качества. Все это еще не было показухой и, действительно, соответствовало высоким качествам машин марки БелАЗ на мировом уровне. Доказательством тому были крупные поставки этих самосвалов на экспорт в зарубежные страны, где они успешно конкурировали с продукцией ведущих иностранных фирм.

Одновременно с «пятысот сороковым» был разработан еще один основатель семейства особо тяжелых машин — БелАЗ-548 грузоподъемностью 40 т, а потом его усиленный вариант БелАЗ-548А, оснащенный 500-сильным 12-цилиндровым дизелем.

В 1968 г. за создание семейства тяжелых автомобилей группе работников завода была вручена Государственная премия.

А потом началось систематическое совершенствование старых и создание новых небывалых машин. В декабре 1968 г. в канун 50-летия Белорусской ССР был построен первый БелАЗ-549 грузоподъемностью 75 т с 900-сильным мотором и электротрансмиссией, состоящей из генератора и электромоторов, встроенных в ступицы колес. С 1976 г. началось его серийное производство. Эти машины снабжались двигателем мощностью 900 или 1050 л. с. и электрогенератором постоянного тока мощностью 630 кВт. Мощность тяговых электромоторов была по 230 кВт. В варианте седельного тягача БелАЗ-549В буксировал полуприцеп-углевоз грузоподъемностью 120 т, тоже оснащенный электромотор-колесами. На тягаче впервые в отечественной практике грузового автостроения была применена газовая турбина мощностью 1200 л. с.

На базе 27- и 40-тонных автомобилей в последующие годы были созданы специализированные самосвалы-углевозы БелАЗ-7510 и -7525 с увеличенной на 4—6 м³ вместимостью кузова, северные и тропические модификации с кондиционерами воздуха в кабине, одноосные тягачи. В 70-е годы на Белорусском заводе начали модернизацию предприятия для расширения производства самосвалов и автопоездов грузоподъемностью до 180 т. В это время было введено в строй 137 тыс. м² производственной площади, т. е. фактически рядом со старым

вырос новый завод. С января 1976 г. БелАЗ вошел в состав объединения «БелавтоМАЗ». Это позволило объединить усилия нескольких белорусских предприятий и результатом того стал пуск второго конвейера, на котором ведется сборка 75-тонных машин, автопоездов и аэродромных тягачей. В 80-е годы начато производство карьерных самосвалов грузоподъемностью 110 т и изготовлены первые серии самого большого советского 180-тонного автомобиля, который стал одним из важнейших достижений отечественной автомобильной промышленности за всю ее историю.

Сегодня на Белорусском автозаводе выпускается целая серия из восьми карьерных самосвалов и автопоездов грузоподъемностью от 30 до 180 т. Ее возглавляют модернизированные и улучшенные 27- и 40-тонные самосвалы, которые получили обозначения БелАЗ-7522 и БелАЗ-7523, а их полезная нагрузка возросла соответственно до 30 и 42 т. На их базе выпускаются самосвалы-углевозы БелАЗ-7526 и БелАЗ-7527, у которых емкость кузова увеличена соответственно с 15 до 19 м³ и с 21 до 27,3 м³ при сохранении прежней грузоподъемности (30 и 42 т) и других параметров.

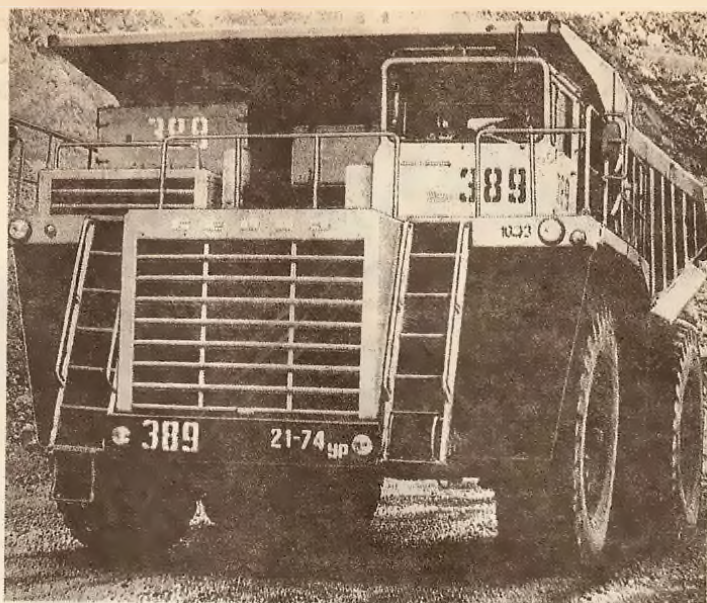
75-тонный самосвал теперь обозначается БелАЗ-7509 и на его базе выпускается автопоезд грузоподъемностью 120 т, состоящий из седельного тягача БелАЗ-7420 с 8-цилиндровым двигателем мощностью 1300 л. с. и одноосного полуприцепа БелАЗ-9590 с донной разгрузкой вместимостью 107 м³ для перевозки угля и других полезных ископаемых на открытых карьерах. Его разгрузка осуществляется через отверстие в днище кузова с размерами 4,0×2,1 м. Расход топлива достигает гигантской величины — 600 л/100 км!

Закрывают гамму самые большие в Советском Союзе автомобили. Один из них 110-тонный БелАЗ-7519 с 8-цилиндровым мотором в 1100 л. с. и электрической трансмиссией. Эта машина с емкостью кузова 70 м³ на 57-дюймовых шинах и полной массой 195 т способна развивать скорость 60 км/ч. Вершиной отечественной технической мысли в этой области стал 180-тонный БелАЗ-7521, выпускающийся с 1982 г. Он оснащен 12-цилиндровым дизелем мощностью 2300 л. с. и электротрансмиссией. Это один из крупнейших в мире автомобилей.

С годами перестройки на БелАЗе, кажется, началось время застоя. Проекты некоторых двух- и трехосных самосвалов с жесткой или сочлененной рамой грузоподъемностью 250—280 т существуют здесь еще с 70-х годов. На выставках их можно видеть на красивых рисунках и в элегантных макетах. И все-таки надо надеяться, активность и большой творческий потенциал белорусских автостроителей должны поддержать высокий авторитет БелАЗов, который они еще имеют в нашей стране и в мире.



БелАЗ-7523



БелАЗ-7519



БелАЗ-7509

БелАЗ-548



БелАЗ-549В с полуприцепом-углевозом

БелАЗ-7522

