

# САМЫЙ ЛУЧШИЙ РАКЕТОНОСЕЦ

## ШАССИ МИНСКОГО ЗАВОДА КОЛЕСНЫХ ТЯГАЧЕЙ НЕТ РАВНЫХ В МИРЕ

Николай ЩЕРБАЧЕНЯ



**В КАНУН** 65-летия создания предприятия, которое пришлось на конец июля, руководство завода пригласило на предприятие большую группу журналистов. Многие из наших коллег, особенно те, кто оказался на этом производстве впервые, так и проходили по нему все время с широко открытыми глазами. Удивляться было чему. Поражали своими размерами и цеха, и оборудование, и громадная – 97 тысяч квадратных метров – крыша, и многое другое.

Еще большие впечатления ждали на заводском полигоне, где гостеприимные хозяева предложили пиущей и снимающей братии поучаствовать в качестве членов экипажей в предпродажных испытаниях выпущенных на предприятии различных машин.

Мы выбрали V1 – первый легкобронированный белорусский автомобиль, который тоже полностью разработан и собран на Минском заводе колесных тягачей. Техника создавалась в интересах силовых ведомств и предназначена для перевозки личного состава в условиях повышенной террористической опасности.

Сказать, что эта машина, как сегодня говорят, крутая, значит, ничего не сказать. Это настоящий монстр – цельносварной броневой корпус, соответствующий четвертой степени

защиты, 240-сильный турбодизель Ярославского моторного завода, автоматическая трансмиссия и одноступенчатая раздаточная коробка МЗКТ. Есть и немало других «наворотов»,







которые облегчают управление автомобилем и создают комфорт внутри салона – навигация, мощный кондиционер, автономная двухзонная система отопления и система кондиционирования обитаемого отсека, система дымоудаления, энергопоглощающие сиденья десантного отсека, ограничители радиального давления для езды на поврежденных шинах, лебёдка самовытаскивания и так далее.

Несмотря на довольно приличный вес – около 11 тонн в снаряженном виде – и габариты – более шести метров в длину и двух с половиной в ширину – V1 очень быстрая и маневренная машина. С ней и на автострезде, где она может нестись более сотни километров в час не всякий легковой автомобиль способен тягаться, а уж по проселочным дорогам и пересеченной местности, где она тоже способна развить такую скорость, – и подавно. Наш броневик с такой легкостью преодо-



левал крутые повороты, брал глубокие лужи и овраги, подминал под себя кустарник, что, казалось, для него вообще не существовало преград. А, возможно, так оно и было. Ведь не случайно за машинами, сконструированными и собранными на Минском заводе колесных

тягачей, давно закрепилось выражение: техника, не знающая преград.

Создание легкобронированных машин – новое, притом инициативное направление в работе конструкторской мысли предприятия. Такое решение принято в связи с потребностью военного ведомства республики в надежном, быстром и высокопроходимом средстве передвижения. Военные помогли также составить техническое задание на новое изделие. В конструкции учтены все плюсы и минусы машин аналогичного класса, участвовавших в недавних вооруженных локальных конфликтах. На базе этого автомобиля в Беларуси разработано более десятка различных модификаций с учетом особенностей деятельности конкретных организаций и ведомств. Сейчас конструкторы и технологи Минского завода колесных тягачей в процессе эксплуатации, как говорится, уже в боевых условиях доводят свое изделие до ума.

Кстати, журналисты, «тестирующие» на полигоне другие автомобили, тоже не жалели хороших эпитетов в адрес техники предприятия. Особенно понравился лидер поставок в Россию – шасси МЗКТ 7930 в «искандеровском» варианте: несмотря на скорость в сорок километров в час, экипаж почти не чувствовал тряски на ухабах, ее сглаживали специальные амортизационные кресла. В боевом положении, удивлялись коллеги, тряски, оказывается, вообще нет, поскольку ракета значительно добавляет комплексу веса, который делает его более устойчивым.

Впрочем, что говорить о реакции журналистов, в первый раз побывавших на уникальном предприятии и увидевших его уникальные изделия. В коллективе услышал одну интересную историю, которой уже более шестидесяти лет. Рассказывали: когда первый секретарь ЦК КПСС и лидер Советского Союза Никита Хрущев, посетивший Минск в январе 1958 года, увидел технику СКБ-1 Минского автозавода (так в то время назывался МЗКТ), он тут же, не раздумывая, подписал распоряжение о расширении производства этих автомобилей.







Так ли было на самом деле или это только красивая легенда, сегодня сказать трудно. Однако не подлежит даже малейшему сомнению тот факт, что коллектив этого небольшого производства оказал огромное влияние не только на развитие советского, но и всего мирового автомобилестроения.

История предприятия началась 23 июля 1954 года, когда в Минске по решению Совета Министров СССР при МАЗе было создано Специальное конструкторское бюро по созданию средств подвижности для тяжелых артиллерийских систем вооруженных сил страны. И эта задача была успешно выполнена. Всего четыре года понадобилось коллективу, который возглавил бывший главный конструктор Новосибирского автозавода Борис Шапошник, чтобы «с нуля» сделать первый военный тягач – четырехосный с колесной формулой 4х4 МАЗ-535.

Борис Львович создал в Минске свою, не похожую на другие, школу автомобилестрое-



ния, а его детище стало новым и очень весомым словом в отечественном автопроме. Появление шасси МАЗ-535 ознаменовало, без преувеличения, настоящую научно-техническую революцию в отрасли. В конструкции тягача было применено очень много новых решений, до того не имевших аналогов даже в мире, – гидромеханическая трансмиссия, торсионная независимая подвеска, полуавтоматическое переключение передач без разрыва мощности, семь дифференциалов в системе силового привода, централизованная накачка шин и так далее. После испытаний машина в феврале 1962 года была принята на вооружение Советской армии. И несет нелегкую боевую службу до сих пор.

Люди старшего поколения хорошо помнят, как эти мощные автомобили на военных парадах в Москве тащили по Красной площади оружие судного дня – межконтинентальные баллистические ракеты наземного базирования. Причем в этом тандеме – тягач-оружие – оди-

наково устрашающе смотрелись обе половины. Один только их вид вгонял в ступор и приводил в ужас недоброжелателей СССР. А многие работники МАЗа, восхищаясь по телевизору грозными чудо-машинами, даже предположить не могли, что эту технику делают у них на закрытом производстве – такая была секретность.

Еще больший успех сопутствовал очередной разработке СКБ-1 – шасси МАЗ-543, – которая положила начало технике второго поколения предприятия. Идея отдельных кабин оказалась настолько удачной, что позволила коллективу на многие годы закрепить за собой определенное направление в оборонной сфере. Это оригинальное решение позволило не только разместить и перевозить на одном транспортном средстве пусковые установки ракетных комплексов, но и технологически обеспечить за счет конструкции пуск ракеты непосредственно с машины. Это шасси стало базовым для многих последующих разработок, а военные назвали его лучшим четырехосным автомобилем Советской армии и лучшим ракетноносцем





явшим в то время на вооружении установкам на гусеничном ходу. Но итоги испытаний показали: колесные машины по сравнению с гусеничными более эффективны, долговечны и менее трудоемки при использовании. После этих тестов вопросов о том, каким тягачам нужно отдать предпочтение, больше не возникало. Скоро СКБ-1 получило дополнительные производственные площади и было преобразовано в Производство колесных тягачей. Созданные там машины носили на своих плечах более шестидесяти различных военных надстроек – от вооружения до спецоборудования. Среди них такие известные, как ракетный комплекс 9К72 «Эльбрус», систему залпового огня «Смерч», артиллерийский комплекс «Берег», противокорабельный «Рубеж», наконец, зенитно-ракетный С-300.

Уже двух этих шасси было достаточно, чтобы золотыми буквами вписать свое имя в исто-

Советского Союза. Согласитесь, такая оценка эксплуатационниками труда конструкторов дорогого стоит.

Что же такого сделали разработчики, чтобы заслужить эту похвалу? На шасси МАЗ-543 с колесной формулой 8х8, имевшем радиус разворота 13,5 метра и дорожный просвет 40 см, они установили 525-сильный дизельный двигатель с трехскоростной коробкой передач. Большая мощность, надежность, высокая проходимость, простота в эксплуатации обеспечили ему преимущество перед другой аналогичной техникой. Автомобиль мог развивать скорость 60 км/ч, перевозить до 19 тонн груза – примерно столько, сколько весил сам, преодолевать 30-градусный подъем и брод глубиной до 1,1 метра.

Мало кто знает, что до того, как стали известны эти характеристики МАЗ-543, эксперты Минобороны отводили его шасси вспомогательную роль в транспортировании ракетных комплексов, отдавая предпочтение уже сто-







рию мирового автопрома. Но конструкторы и технологи предприятия не думали почивать на лаврах. Следом появляются новые, одно лучше другого, изделия – шестиосные MAZ-547 и MAZ-7912, семиосное MAZ-7917 и другие. Мощные и надежные они были очень востребованными у военных.

Правда, был, хотя и недолгий, период, когда уникальное предприятие и его исключительный инженерно-технический потенциал оказались буквально на грани выживания. В начале 90-х годов прошлого века производство колесных тягачей было преобразовано в самостоятельный завод. Это было не лучшее время и для белорусской экономики в целом, и для МЗКТ в частности. С развалом Советского Союза нарушились устоявшиеся десятилетиями кооперационные связи, практически прекратилось финансирование конструкторских разработок, резко упало количество и объемы воен-

ных заказов из Российской Федерации. Выход из, казалось, тупиковой ситуации был найден в налаживании производства продукции двойного назначения, модульной схемы проектирования транспортных средств, унификации узлов и деталей.

Сегодня на предприятии трудится более четырех тысяч человек, в том числе несколько сотен инженеров и технологов. Работают 10 производственных и три вспомогательных цеха, несколько десятков конструкторских бюро и отделов. За последние пять лет в модернизацию оборудования и техпроцессов вложено свыше 110 миллионов долларов. Четыре года назад к заводу присоединено автосборочное производство «Неман» в городе Лида.

Хотя в последнее время внимания гражданской продукции на заводе стали уделять значительно больше и освоили за эти годы на базе военных шасси выпуск доброго десятка наиме-

нований гражданских машин под собственной торговой маркой «Волат» («Богатырь»), изделия военного назначения по сей день доминируют и в объемах, и в номенклатуре. Конвертируя производство, в коллективе постоянно помнили и о той главной задаче, ради которой и создавалось предприятие. Уже в 1992 году конструкторы и технологи приступили к изготовлению опытных партий до сих пор не имеющего аналогов восьмиосного полноприводного колесного шасси МЗКТ-79221 и четырехосного МЗКТ-7930. Вскоре оба изделия были приняты на снабжение российской армии. Они, правда, уже под другими марками, выпускаются и сегодня, обеспечивая мобильность не знающему равных ПГРК «Ярс» и оперативно-тактическому ракетному комплексу нового поколения «Искандер», другим системам вооружения. Факт, который не афишировали: за успешно проведенные испытания самоходной пусковой установки ПГРК «Тополь-М» указом президента РФ Бориса Ельцина от 15 апреля 1998 года большая группа работников МЗКТ была награждена российским орденом Дружбы. В нынешнем веке такие указы уже издавались четыре раза.

Завод не только сохранил прежние рынки сбыта, он сумел расширить их географию. Россия по-прежнему осталась крупнейшим торговым и деловым партнером, более 80 процентов продукции предприятия идет на обеспечение нужд российской армии. Но связи не ограничиваются лишь поставками машин. Они – и в широкой кооперации: более 70 процентов комплектующих российского производства. Люди в форме вооруженных сил РФ на МЗКТ явление привычное, если не сказать, обыденное. К слову, на самом заводе нет даже патрона, исключительно техника.

Частые гости на предприятии в последние годы и посланцы других государств. Алжир, Венесуэла, Египет, Индия, ОАЭ, Пакистан, Сирия, Турция – вот далеко не полный пере-







чень стран, которые покупают продукцию Минского завода колесных тягачей. С Китаем вообще создано два совместных предприятия.

— Наши изделия надежны и качественные, — объясняет повышенный интерес иностранцев к производству генеральный директор Игорь Летов. — При создании военных машин используем только проверенные компоненты, доказавшие устойчивую работоспособность в любых климатических условиях.

На МЗКТ создают и выпускают машины, которым не страшны ни болотные топи, ни сыпучие песчаные барханы, ни адские сибирские морозы, ни нестерпимая ближневосточная жара. Перед тем, как продать ее, каждый узел машины, а потом и вся она проходит длительные испытания. К примеру, у того же шасси МЗКТ-79221 эта процедура может занять около девяти месяцев. Еще на предприятии каждый военный автомобиль должен пройти не менее четырехсот километров. Вот так достигается исключительное качество и уникальность изделий, обеспечивающих высокий спрос на них.

До последнего времени предприятие было настолько завалено заказами ОПК РФ, что не всегда удавалось выдерживать сроки. Сейчас число таких заказов уменьшилось — начавшееся десять лет назад масштабное перевооружение российской армии подходит к завершению. Но появились контракты с Китаем, некоторыми арабскими странами. Совсем скоро партия тягачей, предназначенных для перевозки танков, отправится в Объединенные Арабские Эмираты. Некоторые контрак-



ты рассчитаны вплоть до 2025 года. Но на предприятии не отказываются и от единичных заказов, тем более что большинство оцениваются в миллионы долларов. С другой стороны — готовность завода изготавливать свою продукцию под любой заказ даже самого привередливого потребителя — это тоже одна из составляющих успешной работы производства. Наверное, потому Минский завод колесных тягачей одно из самых динамично развивающихся предприятий белорусской «оборонки», обладающее к тому же высоким экспортным потенциалом.

На недавней пресс-конференции журналисты поинтересовались у главного конструктора предприятия Василия Бурьяна, не планируют ли на предприятии разработки по созданию беспилотного автомобиля. Пока, ответил он, нет, но если поступит заказ, не откажутся.

И, будьте уверены, сделают его, как и умеют — по высшему классу. Об этом свидетельствуют все 65 лет истории завода колесных тягачей и каждый год в отдельности. 

