

**Страницы истории Белорусского автомобильного завода
(Краткий очерк по истории предприятия для раздела «История»
на сайте БелАЗа в сети Интернет)**

БелАЗ. Белорусский автомобильный завод, шестидесятилетие которого в сентябре 2008 года отметил не только коллектив самого предприятия, но и многочисленные потребители его продукции. Летопись БелАЗа богата творческими дерзаниями и трудовыми подвигами, принесшими флагману белорусского автомобилестроения мировую славу.

История предприятия берет свой отсчет с 1948 года, когда согласно Закона о пятилетнем плане восстановления народного хозяйства БССР на 1946-1950 гг. в районе железнодорожной станции Жодино в 50 километрах от Минска началось строительство машиностроительного завода по выпуску торфяного оборудования. В мае 1950 года была выпущена первая продукция завода: контейнеры, для перевозки торфа, ворошилки для его сушки и др.

В ноябре 1951 года завод торфяного машиностроения был переименован в завод мелиоративных и дорожных машин «Дормаш», который выпускал снегоочистители, поливомоечные и шнекороторные машины, кусторезы и другую технику.

17 апреля 1958 года предприятие получило имя «Белорусский автомобильный завод». Первым самосвалом, сошедшим с конвейера Белорусского автозавода к 7 ноября 1958 г., был МАЗ-525,



Первый самосвал МАЗ-525, сошедший с конвейера Белорусского автомобильного завода

разработанный конструкторами Минского автозавода. Естественно, что большинство заложенных в нем технических решений были аналогичны тем, которые применялись на грузовых автомобилях, предназначенных для движения по дорогам общего пользования.

Однако уже в 1960 г. на БелАЗе создается своя конструкторская служба, которой необходимо было решить сложную проблему. Еще недавно считавшийся образцом новой техники МАЗ-525 все явственнее переставал удовлетворять всевозрастающим требованиям эксплуатационников. Мощным горнорудным и угольным

карьерам, крупным гидротехническим стройкам, предприятиям строительной индустрии нужны были более высокопроизводительные самосвалы, максимально приспособленные прежде всего к условиям работы в карьерах

Совершенствовать существующую модель самосвала или создавать совершенно новую машину. Творческий коллектив завода избрал второй путь. Так начался новый период в истории Белорусского автомобильного завода. Здесь изучали условия эксплуатации и требуемые технические характеристики самосвала, здесь в карандашных набросках рождались контуры будущей машины, здесь проверялась, пока на испытательных стендах, правильность принятых технических решений. При этом завод оставался обычным заводом, который должен был поставлять стране продукцию.

Менее чем за один год на Белорусском автомобильном заводе создали принципиально новый автомобиль-самосвал грузоподъемностью 27 тонн БелАЗ-540, опытный образец которого был выпущен в сентябре 1961 года.



Карьерный самосвал БелАЗ-540 грузоподъемностью 27 тонн

В конструкцию этой машины было заложено много новых для автостроения технических решений, обеспечивших впоследствии высокоэффективную работу самосвала в условиях карьеров. Это впервые примененная в практике отечественного автомобилестроения пневмогидравлическая подвеска, обеспечивавшая высокую плавность хода как в груженом, так и в порожнем состоянии, гидромеханическая передача, которая также впервые в практике нашего автомобилестроения была использована для серийно выпускаемых машин, оригинальная компоновка: расположение кабины рядом с двигателем позволило получить минимальную базу и минимальные габаритные размеры и тем самым повысить маневренность машины, увеличить ее устойчивость, платформа ковшового типа позволила понизить центр тяжести и также повысить устойчивость автомобиля. Оригинальные решения по системам рулевого управления и опрокидывания платформы, оперению и другим узлам стали традиционными при создании самосвалов очередных классов грузоподъемности.

В 1965 году без остановки производства предприятие осуществило переход на серийный выпуск 27-тонного самосвала БелАЗ-540, который стал родоначальником целого семейства большегрузных самосвалов, а с 1967 года освоило выпуск 40-тонного самосвала БелАЗ-548А, спроектированного с учетом

максимально возможной унификации основных узлов и деталей двух машин.

Творческий труд коллектива завода получил высокую оценку. За успешную работу по созданию конструкций и организацию производства новых машин в 1966 году Белорусский автомобильный завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Оригинальность и конструктивное совершенство этих самосвалов признавались не только в нашей стране, но и за рубежом.

Так, в 1965 г. на международной выставке в Лейпциге БелАЗ-540 был награжден золотой медалью. Такой же награды удостоился этот самосвал и в 1966 г. на выставке в Пловдиве.

Успех "младшего брата" через год повторит в Лейпциге удостоенный юбилейной, 1000-й золотой медали выставки 40-тонный БелАЗ-548А,



Карьерный самосвал БелАЗ-548А грузоподъемностью 40 тонн

созданный с использованием тех же основных технических решений. Таким образом, уже первые семь лет существования конструкторской службы автозавода показали, что этот молодой коллектив способен выдвигать и очень быстро реализовывать идеи, которые вполне соответствуют, а порой и опережают уровень развития мировой науки и практики.

Подтвердил это и 1968 год – год рождения первого опытного образца самосвала БелАЗ-549 – базового самосвала класса грузоподъемности 75–80 т.



Карьерный самосвал БелАЗ-549 грузоподъемностью 75 тонн

От своих предшественников эта машина отличалась не только грузоподъемностью. Прежде всего – самим подходом к разработке. Вместо ГМП была впервые применена электромеханическая трансмиссия, что вызвало необходимость создания целого ряда принципиально новых узлов, агрегатов и систем, от 27- и 40-тонников новый самосвал отличался независимой подвеской всех колес и новой двухместной кабиной, при его создании были использованы также другие новые технические решения.

В 1969 г. на базе самосвала БелАЗ-549 был изготовлен образец автопоезда БелАЗ-549В-5275 с задней разгрузкой грузоподъемностью 120 т, а в 1973 г. – автопоезд-углевоз БелАЗ-7420-9590 с донной разгрузкой также грузоподъемностью 120 т.

Автопоезда создавались на базе других производимых в то время самосвалов БелАЗ. Однако жизнь доказала, что двухосные самосвалы, созданные по классической схеме, в конечном счете дешевле, экономичнее и универсальнее в эксплуатации, чем автопоезда. Поэтому завод пошел по пути увеличения грузоподъемности самих самосвалов. В частности, в 1977 году были выпущены опытные образцы самосвала БелАЗ-7519 – базового самосвала класса



Карьерный самосвал БелАЗ-7519 грузоподъемностью 110 тонн

грузоподъемности 110–120 тонн. Благодаря удачным конструкторским решениям и высоким потребительским свойствам самосвалы этой грузоподъемности долгие годы оставались для БелАЗа самой важной продукцией.

Однако освоение больших месторождений полезных ископаемых в Якутии и Кузбассе потребовало создания еще более производительных, мощных и эффективных карьерных самосвалов. Поэтому в 1983 г. БелАЗ приступил к серийному производству самосвала БелАЗ-75211 – базового самосвала класса



**Карьерный самосвал БелАЗ-75211
грузоподъемностью 170 тонн**

грузоподъемности 170–220 тонн. Он имел уже хорошо известную, апробированную и доказавшую свои преимущества схему: классическая компоновка, электромеханическая трансмиссия. Ряд его модификаций, отличающихся в основном типом дизельной силовой установки, долгое время успешно работали в автохозяйствах России.

Новые прогрессивные решения, заложенные в конструкцию первых машин, позволяли в дальнейшем совершенствовать узлы и системы самосвалов всех классов грузоподъемности, внедрять новые комплектующие и материалы, поэтапно проводить модернизацию самосвалов с созданием новых модификаций на основе использования дизельных двигателей, трансмиссий и шин производства различных фирм. Особое внимание заводские специалисты всегда уделяли приспособленности техники к условиям эксплуатации, создавая в каждом классе самосвалов варианты в северном и тропическом исполнении, для перевозки легких грузов и т.п.

После распада СССР и резкого сокращения производства в России, которая была и остается основным потребителем БелАЗов, завод не прекратил выпуск ни одной из моделей карьерных самосвалов, охватывающих диапазон грузоподъемностей от 30 до 220 т. Более того, он включил в свою производственную программу другое специальное тяжелое транспортное оборудование, выпуск которого осваивался с девяностых годов прошлого столетия: самосвалы повышенной проходимости с гидромеханической трансмиссией, строительно-дорожные машины и машины для обслуживания горно-транспортных работ, такие как погрузчики, бульдозеры, тягачи-буксировщики и поливооросительные машины; техника для подземных работ, машины для металлургических предприятий и т.д.

Модельный ряд самосвалов, выпускаемых Белорусским автомобильным заводом, в 1994 г. пополнила машина нового поколения – 55-тонный самосвал БелАЗ-7555, который не только органично вобрал в себя все достоинства традиционной белазовской техники (отличные тягово-динамические качества, высокие



**Карьерный самосвал БелАЗ-7555В
грузоподъемностью 55 тонн**

плавность хода и маневренность, простота и удобство управления и обслуживания, низкие затраты на тонну перевозимого груза), но и приобрел новые качества, выгодно отличающие его от предшественников. Это, прежде всего, повышенная устойчивость при движении в карьерах с грузом, достигнутая за счет удачно подобранной кинематики направляющего аппарата подвески и увеличенной рессорной колеи; во-вторых, минимальная трудоемкость технического обслуживания, обеспеченная более удобным расположением узлов и агрегатов, сокращением числа точек смазки и применением новых "бессервисных" материалов.

Новые самосвалы выпускались в нескольких модификациях, отличающихся силовыми установками (дизели российских и зарубежных фирм), шинами (диагональной и радиальной конструкции), наличием системы многодисковых маслоохлаждаемых тормозов и т.д.

Испытания нового самосвала в сложных карьерных условиях подтвердили правильность технических решений и высокие эксплуатационные свойства новой машины.

В 1996 году предприятие приступило к выпуску еще одной перспективной модели - самосвала БелАЗ-75131 грузоподъемностью 130 тонн.



**Карьерный самосвал БелАЗ-75131
грузоподъемностью 130 тонн**

В числе его достоинств – перспективная трансмиссия переменного-постоянного тока; новая конструкция заднего моста,

позволяющая свести до минимума трудоемкость технического обслуживания тормозных механизмов; новая платформа, обеспечивающая рациональную ее загрузку; новая комфортабельная кабина; надежный, мощный и эффективный двигатель фирмы "Камминз".

В сентябре 2005 года на Белорусском автомобильном заводе был выпущен опытный образец карьерного самосвала БелАЗ-75600 грузоподъемностью 320 тонн.



**Карьерный самосвал БелАЗ-75600
грузоподъемностью 320 тонн**

Классическая колесная формула 4x2 в сочетании с новым направляющим аппаратом подвески и трансмиссией переменного тока обеспечили высокую плавность хода нового самосвала, хорошие тягово-динамические качества, максимальную скорость до 64 км/ч и возможность длительной работы машины на 12% уклонах.

В конструкции использованы комплектующие узлы и агрегаты ведущих мировых производителей. Дизельный двигатель с электронной системой управления, трансмиссия с микропроцессорной системой управления, централизованная система смазки, система комбинированного пожаротушения с автоматическим управлением **увеличивают эффективность эксплуатации самосвала**, а также позволяют значительно сократить трудоемкость технического обслуживания и ремонта. Система заднего и бокового видеонаблюдения, двухместная кабина с системой безопасности "ROPS" обеспечивают требования безопасности и улучшают комфортабельность работы водителя.

Значительно расширило производственную линейку БелАЗа, и прежде всего за счет подземной тематики, вхождение в его состав Могилевского автомобильного завода. Отдел подземной и строительно-дорожной техники, осуществляющий конструкторское сопровождение производства на филиале в г. Могилеве, также вошел в состав конструкторской службы Белорусского автомобильного завода. Специальное конструкторское бюро УГК БелАЗа осуществляет разработку конструкции грузового подвижного состава, выпускаемого на Могилевском вагоностроительном заводе, также вошедшем недавно в состав ПО «БелАЗ».

Только за последнее время на БелАЗе были разработаны и изготовлены опытно-промышленные партии:

- 90-тонных карьерных самосвалов БелАЗ-75570 с ГМП 6+1. По результатам испытаний, заканчивается подготовка их серийного производства;

- 45-тонных карьерных самосвалов БелАЗ-75450 с увеличенным до 600 тыс км. пробега ресурсом эксплуатации, опытный образец которого успешно прошел испытания в Челябинской области России на ОАО «Южуралзолото»;

- 320-тонных карьерных самосвалов БелАЗ-75600. Первая машина этой серии прошла приемочные испытания в условиях эксплуатации на ОАО «УК «Кузбассразрезуголь» в Кемеровской области Российской Федерации, которые показали, что в результате использования самосвалов БелАЗ-75600 обеспечивается увеличение производительности на 35-40 % и соответствующее снижение себестоимости транспортных работ. Первая промышленная партия этих белорусских гигантов также успешно работает на ОАО «УК «Кузбассразрезуголь». На базе основных узлов 320-тонника разработан карьерный самосвал БелАЗ-75601 грузоподъемностью 360 тонн. Опытный образец этого самосвала изготовлен к 50-летию юбилею управления главного конструктора, который предприятие отпраздновало в апреле 2010 года.



Выставка техники ОАО «БелАЗ»,

проходившая в рамках научно-технической конференции «Перспективы развития карьерного транспорта» и празднования 50-летнего юбилея конструкторско-экспериментальной службы предприятия 23 апреля 2010 года.

В числе новых разработок БелАЗа – и 160-тонный самосвал БелАЗ-75170, изготовлены также опытные образцы 50-тонного подземного самосвала БелАЗ-75810 и 9-тонной подземной погрузочно-доставочной машины МоАЗ-4055, самосвала повышенной проходимости МоАЗ-75054 грузоподъемностью 25 тонн с новым

интерьером кабины, карьерного самосвала БелАЗ-75310 грузоподъемностью 240 тонн.

Всего же за всю историю предприятия Белорусским автозаводом разработано более 600 модификаций карьерных самосвалов грузоподъемностью от 27 до 360 тонн, выпущено более 130 тысяч единиц карьерных самосвалов, которые за всю историю предприятия были отправлены в более чем 70 стран мира.

История – понятие многогранное и, повторяясь, она остается неповторимой, а очередной виток делает на новом, более высоком уровне.

В музее Трудовой славы завода на соседних стендах – золотые медали, полученные первенцем БелАЗа на международных выставках, и Международные награды, которых предприятие удостоено уже на рубеже XX и XXI веков: «Международная бриллиантовая звезда качества», присужденная ПО «БелАЗ» Мексиканским национальным институтом маркетинга в 1995 году, XVIII Международный приз «За технологию и качество» Клуба лидеров торговли (штаб квартира – Мадрид, Испания), которого ПО «БелАЗ» удостоено в 1997 году, и X Золотой приз Америки «За качество», которым ПО «БелАЗ» награждено в 1998 году, «Хрустальная Ника», присужденная Координационным Комитетом Международной Программы «Партнерство ради прогресса» в 2000 году, дипломы лауреата конкурса «Лучшие товары Республики Беларусь на рынке Российской Федерации» 2001, 2003 и 2007 годов и многие другие. За разработку и постановку на производство карьерного самосвала БелАЗ-75570 грузоподъемностью 90 тонн с гидромеханической трансмиссией авторский коллектив РУПП «Белорусский автомобильный завод» был удостоен отраслевой премии Министерства промышленности Республики Беларусь в области науки и техники за 2008 г.



Международные награды предприятия

Все достигнутое БелАЗом за более чем шестидесятилетнюю историю завода – итог реализации главной политики предприятия: наиболее полного удовлетворения запросов потребителей. С горняками Кузбасского угольного бассейна, Уральского региона, Якутии, Дальнего Востока и Кольского полуострова, Курской

магнитной аномалии, других регионов России, а также ближнего и дальнего зарубежья, где ведутся разработки полезных ископаемых открытым способом, Белорусский автомобильный связывает давнее и плодотворное сотрудничество. И сотрудничеству этому, как подтверждает жизнь, – развиваться и крепнуть.

Подробно история Белорусского автомобильного завода изложена в книге «Белорусский автомобильный завод.1948–2008/авт.-сост. Т.Б.Сахарчук [и др.]; под общ. ред. П.Л.Мариева. – Минск: Тэхналогія, 2008.–448с.:ил.