

ТЯЖЕЛЫЙ ТАНКОВЫЙ ТЯГАЧ МАЗ-535/537





МАЗ-537Г армии Украины.



Фары, буксирный трос, вентиляционный лючок кабины. На бампере изображен жовто-блакитний прапор України, на двері кабіни нарисована емблема в виде трезубца.



МАЗ-535/537

Тяжелый танковый тягач



МАЗ-537Г армии Украины.



С момента принятия на вооружение РККА первого танка и на протяжении всей Великой Отечественной войны вся советская бронетехника перевозилась исключительно железнодорожным транспортом или же танки перемещались в пространстве своим ходом. В силу слабой промышленной базы, которая досталась Советскому Союзу в наследство от отсталой в индустриальном плане царской России, массовое производство тяжелых грузовиков, которые могли бы быть использованы в качестве танковых транспортеров, виделось руководству страны неоправданной тратой ресурсов и финансовых средств - зачем строить грузовики вместо танков? К тому же в 30-е годы на вооружении Красной Армии состояли колесно-гусеничные танки семейства БТ, способные передвигаться по шоссе на колесах, а многие видные специалисты считали, что будущее именно за колесно-гусеничными танками. Наконец - в Советском Союзе существовало не столь уж много дорог, по которым смог бы проехать тягач с танком на прицепе.

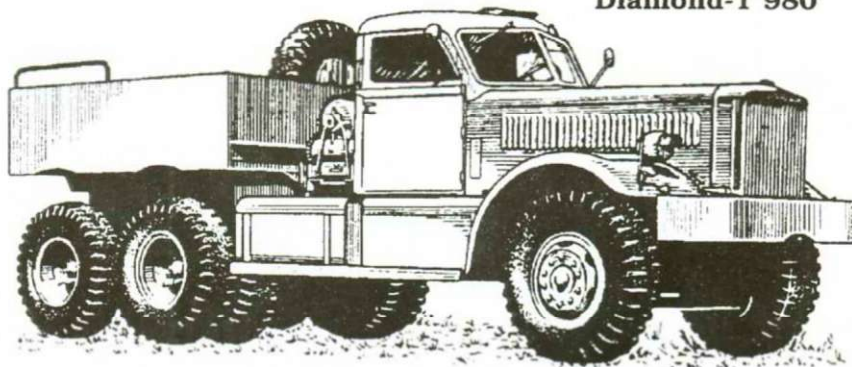
Первым попавшим в Советский Союз тягачом, способным реально буксировать транспортер с танком, стали американские тяжелые грузовики REO-28XS (СССР в рамках ленд-лиза получил из США порядка 230 таких машин) и Даймонд-Т 980 (поставлено примерно 620 машин вместе с 20-тонными полуприцепами Трейлмобил и 45-тонными полуприцепами Роджерс). Первые американские тяжелые грузовики при-

были в СССР в 1942 г. Согласно официальным отчетам Главного бронетанкового управления РККА, советских танкистов не удовлетворили характеристики американских тягачей. На фронте автомобили REO-28XS и Даймонд-Т использовались весьма ограниченно.

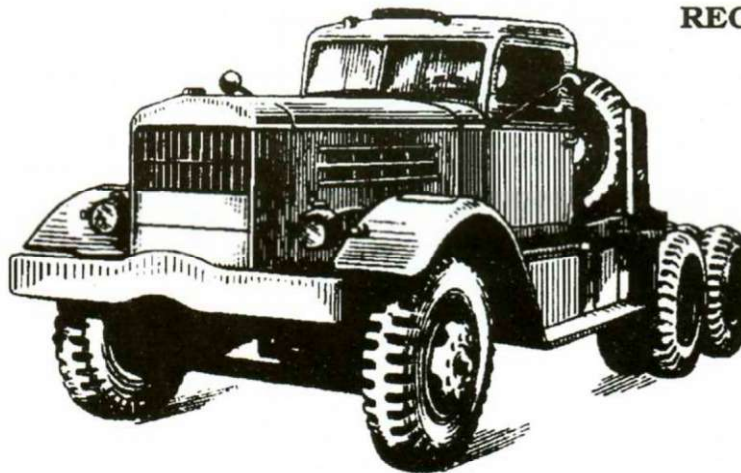
После окончания Великой Отечественной войны Партия и Правитель-

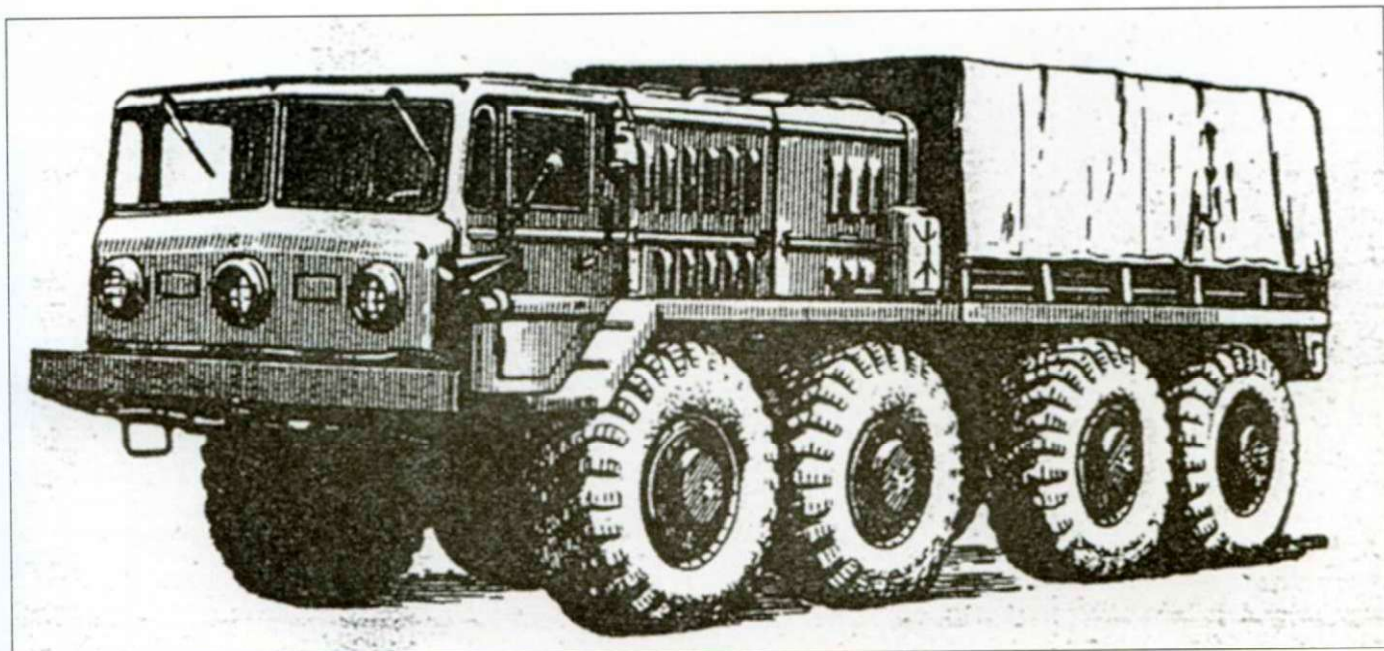
ство уделили огромное внимание разработке и производству тяжелой автомобильной техники. Тяжелые автомобили нового поколения остро требовались как армии, так и народному хозяйству. Армия нуждалась в тягачах и транспортерах, способных обеспечить быстрый маневр бронетанковых частей на просторах Европы в усло-

Diamond-T 980



REO 28XS





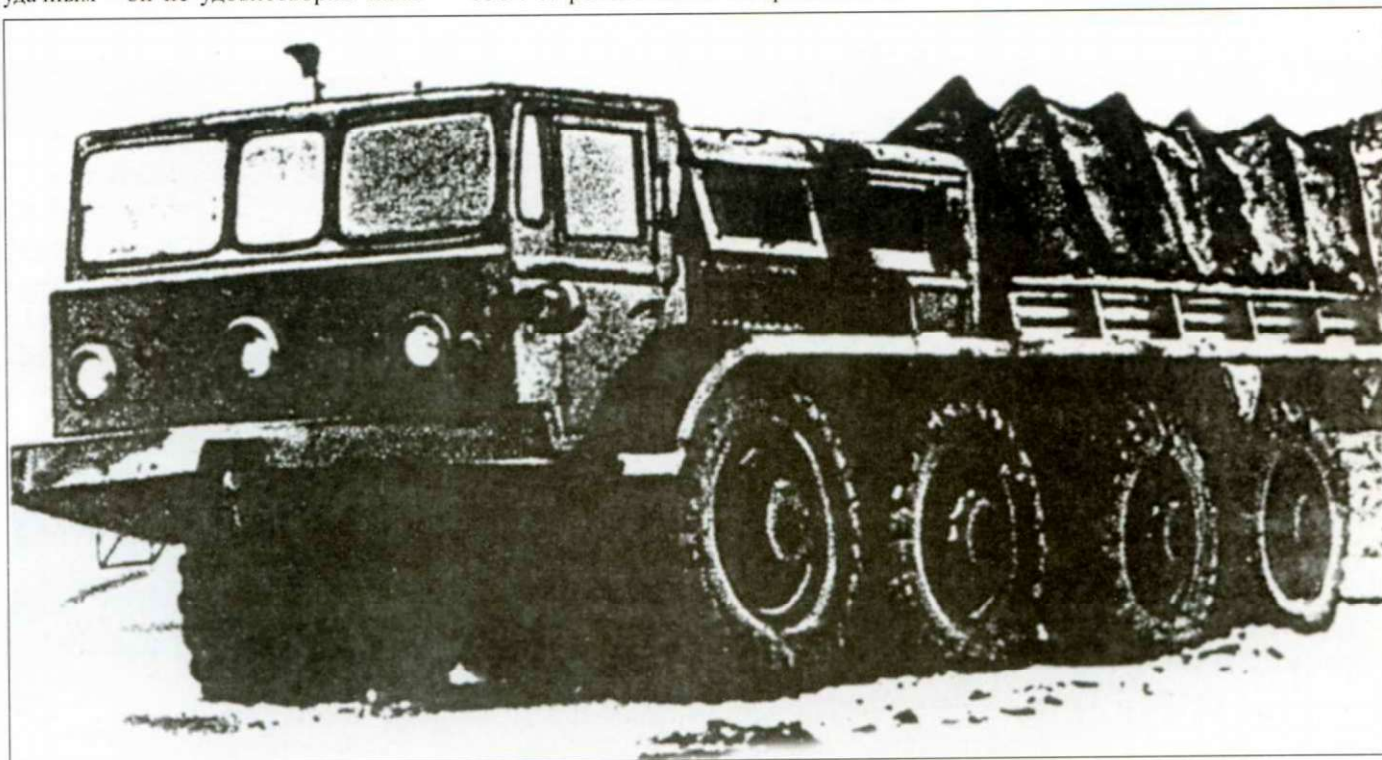
Первым серийным советским тягачом, реально способным работать буксировщиком транспортных транспортеров, стал автомобиль МАЗ-535, серийное производство которого началось в 1958 г. На самом деле машина предназначалась не столько для нужд бронетанковых войск, сколько для буксировки транспортеров с погруженными на них баллистическими ракетами, которые в те годы в СССР выпускали, про образному выражению т. Н.С. Хрущева, «словно сосиски».

виях развернувшейся Холодной войны. Используя наработки германских, британских и американских автостроителей, советские конструкторы в кратчайший срок выполнили поставленное Партией задание - в 1951 г. в Ярославле началось производство тяжелых грузовиков ЯАЗ-210Г. Первый блин, однако, получился не совсем удачным - он не удовлетворил заказ-

чиков в части грузоподъемности и проходимости. Между тем, потребность вооруженных сил в автомобильных тягачах огромной мощности увеличилась многократно, так как на вооружение начали поступать баллистические ракеты, возить которые было по сути нечем. Будучи заместителем военного министра, маршал Жуков в 1954 г. решительно потребовал от

правительства создания специализированного конструкторского бюро, ориентированного исключительно на разработку тяжелой автомобильной техники.

Машина нового типа вообще не имела предшественников, ни в мире, ни тем более в Советском Союзе. Военные заложили в техническое задание очень жесткие требования:



Снимок прототипа тягача МАЗ-535 сделан в 1957 г. Качество фотографии оставляет желать много лучшего. Тем не менее, на снимке отлично различимо лобовое остекление кабины, состоящее из трех отдельных стекол. Обратите внимание на то, что крыша моторного отделения ниже крыши кабины. На серийных машинах крыша моторного отделения выполнялась вровень с крышей кабины. Прототип изготовлен в варианте с кузовом.



МАЗ-535А оснащался кузовом для перевозки людей и грузов, в кузове также был уложен балласт. Машины ранней постройки снабжались тремя фарами в лобовой стенке кабины, на центральную фару при необходимости ставилась инфракрасная насадка. Вентиляционные лючки ниже лобовых стекол кабины МАЗов то появлялись, то исчезали на протяжении всего периода серийного выпуска тягачей.

- экстремально высокую проходимость по пересеченной местности, в том числе по мягким грунтам
- эксплуатационный диапазон температур окружающего воздуха от -50 град. С до +50 град. С.
- предельная простота эксплуатации
- минимальное время подготовки к движению

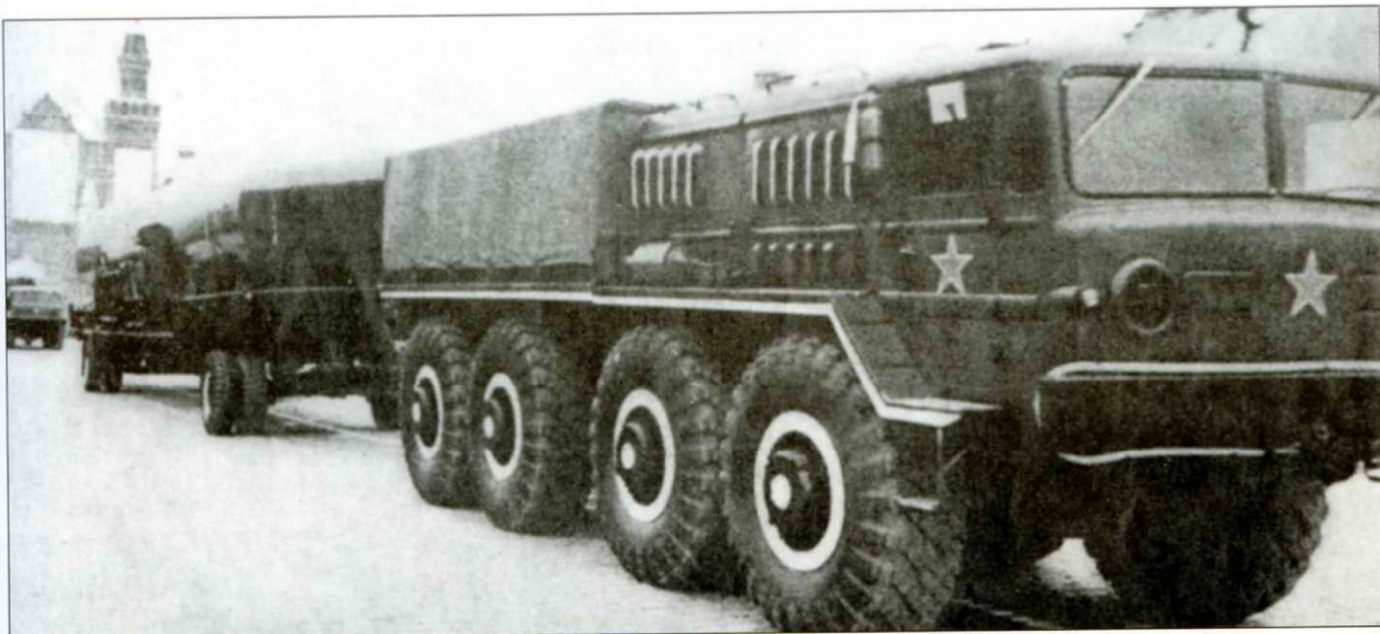
- наличие защиты от оружия массового поражения
- исключительно высокую надежность

К научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам по новому образцу автомобильной техники приступило руководимое Борисом Львовичем Шапошниковым конструкторское бюро Минского автомобильного завода (СКБ МАЗ, позже ОГК-2 - отдел главного конструктора). Разработка тяжелого артиллерийского тягача с колесной формулой 8 x 8 МАЗ-535 началась, а в мае - июне 1956 г. были изготовлены два прототипа машины. После интенсивных испытаний опытных образцов, в 1957 г. было при-

торское бюро Минского автомобильного завода (СКБ МАЗ, позже ОГК-2 - отдел главного конструктора). Разработка тяжелого артиллерийского тягача с колесной формулой 8 x 8 МАЗ-535 началась, а в мае - июне 1956 г. были изготовлены два прототипа машины. После интенсивных испытаний опытных образцов, в 1957 г. было при-



В одно время с тягачом-грузовиком МАЗ-535А разрабатывался «чистый» тягач МАЗ-535В. В кормовой части машины смонтировано буксировочное устройство, которое на Западе изящно именуют «fifth wheel», пятое колесо. Вообще-то, у тягача МАЗ-535А уже имелось минимум восемь колес, значит пятых колес на МАЗ537 стало быть пара! На снимке - тягач раннего выпуска с тремя фарами.



Где могли увидеть тягачи западные энтузиасты советской бронетехники из ЦРУ и иных клубов любителей стендового моделизма? Правильно, на Красной площади. По Красной площади перемещается тягач МАЗ-535А «среднего» выпуска с двумя фарами. Центральная фара монтировалась только на машинах ранней постройки. Фара предназначалась специально для использования ИК насадки, но после отказа от установки прибора ночного видения, необходимость в центральной фаре отпала. Машина сфотографирована с баллистической ракетой 8К65 (SKEAN, SS-5) на прицепе.

нято решение о развертывании серийного производства тягачей. Серийное производство началось в 1958 г. под обозначением МАЗ-535А. Тягачи предназначались для артиллерийских частей Резерва Главного Командования и подразделений Ракетных Войск Стратегического назначения.

Параллельно велась разработка еще одного варианта тягача - МАЗ-535В. В отличие от тягача МАЗ-535А тягач МАЗ-535В не имел кузова, зато обладал буксирным устройством вместо кузова. Вместо торсионной подвески колес, использованной на тягаче МАЗ-535А, у тягача МАЗ-535В подвеску колес сделали более простой. Силовые установки обеих модифика-

ций тягачей полностью идентичны. МАЗ-535В предназначался для использования в качестве тягача в подразделениях РВСН и бронетанковых войск.

Тягачи МАЗ-535А и МАЗ-535В Минский автомобильный завод серийно выпускал с 1958 по 1961 г.г., а потом производство передали в Курган, где в 1961 - 1974 г.г. изготовили порядка 150 - 200 тягачей обоих типов.

Конструкторам тягача МАЗ-535 удалось удовлетворить техническое задание по всем основным параметрам, однако мощности установленного на тягаче двигателя явно не хватало. Тягач, оснащенный двигателем мощностью 375 л.с. был способен буксировать прицеп массой не более 15 т. Неудивитель-

но, что еще в 1956 г., до начала серийного производства тягачей МАЗ-535, началось проектирование машины МАЗ-536 с двигателем мощностью 520 л.с., способной буксировать прицеп массой 30 т. Данный вариант получился неудачным, машина не удовлетворила заказчика. Тогда в КБ спроектировали тягач МАЗ-537, ставший развитием тягача МАЗ-535В.

Первый прототип тягача МАЗ-537 был изготовлен в 1958 г., серийное производство тягачей данного типа началось в 1960 г. На тягаче был установлен двигатель мощностью 525 л.с. при 2100 оборотах в минуту - исключительно мощный по тем временам мотор. Также танки того времени не имели столь



Тягачи МАЗ-535А поздней постройки на Красной площади. На буксире - баллистические ракеты Р-36 (8К69, SCRAP, SS-X-10).

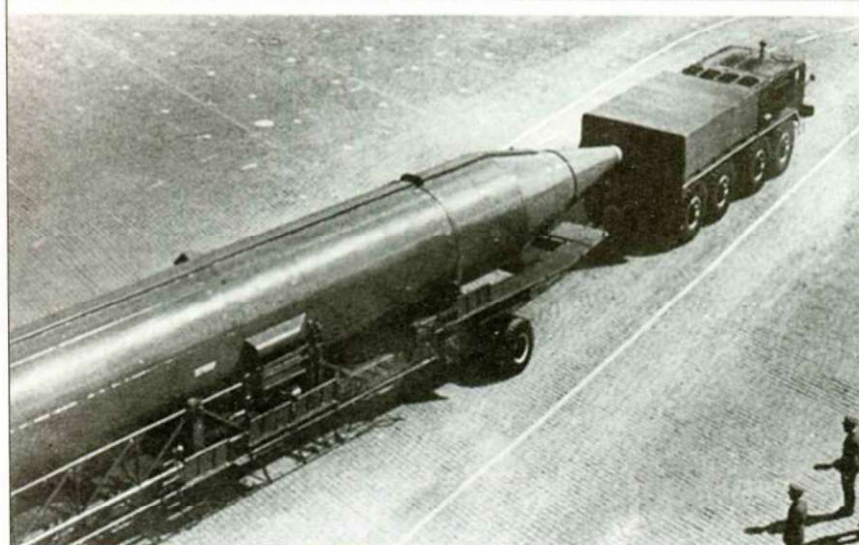
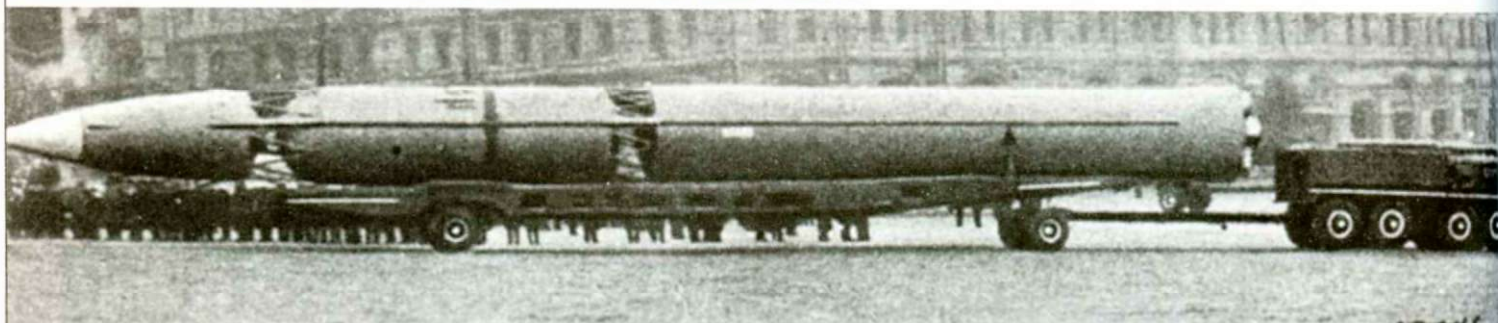


На Красной площади во время парадов 60 - 70-х годов тягачи МАЗ-535А таскали исключительно баллистические ракеты, что лишний раз подтверждает основное назначение автомобиля.

На прицепе у тягачей баллистические ракеты 8К69 (SCRAM, SS-X-10).



Тягачи МАЗ-535А с ракетами 8К89 (РТ-2, SAVAGE, SS-13) на буксире.



Серьезным образом доработанный тягач Маз-535 использовался в качестве носителя беспилотных самолетов-разведчиков Ту-123 (ДБР-1) «Ястреб».

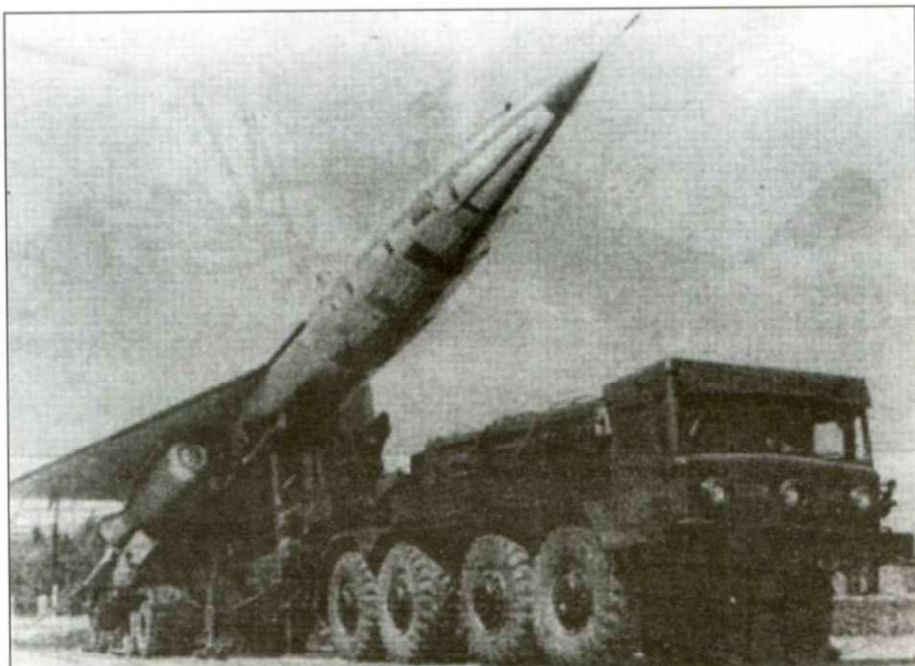
мощных силовых установок. Конструкторы двигателя применили множество инновационных решений в ходе проектирования системы охлаждения двигателя, его топливной и маслосистемы. В свою очередь конструкторы автомобильной части полностью перепроектировали моторный отсек, кроме того, были усилены рама и шасси тягача. В результате масса тягача составила 21,6 т, а масса буксируемой нагрузки выросла до 50 т.

До 1964 г. тягачи МАЗ-537 строили в Минске, затем - в Кургане.

В последующие годы тягачи МАЗ-537 строились в нескольких модификациях:

- МАЗ-537 - базовый вариант для буксировки нагрузки массой до 65 т.

- МАЗ-537Г; оснащен лебедкой для самовытаскивания, установленной за моторным отделением; масса буксируемой нагрузки увеличена до 68 т



- МАЗ537Д; вариант со вспомогательной силовой установкой и электрогенератором, предназначенным для подзарядки аккумуляторных батарей; тягач предназначен для буксировки ракетных полуприцепов и прицепов, оснащенных электрооборудованием, масса буксиру-

емой нагрузки - до 65 т; серийное производство началось в 1964 г.

- МАЗ-537В; тягач, аналогичный по назначению тягачу МАЗ-537, но с буксирным устройством, смещенным назад на 345 мм; масса буксируемой нагрузки - до 40 т; серийное производство началось в 1965 г.



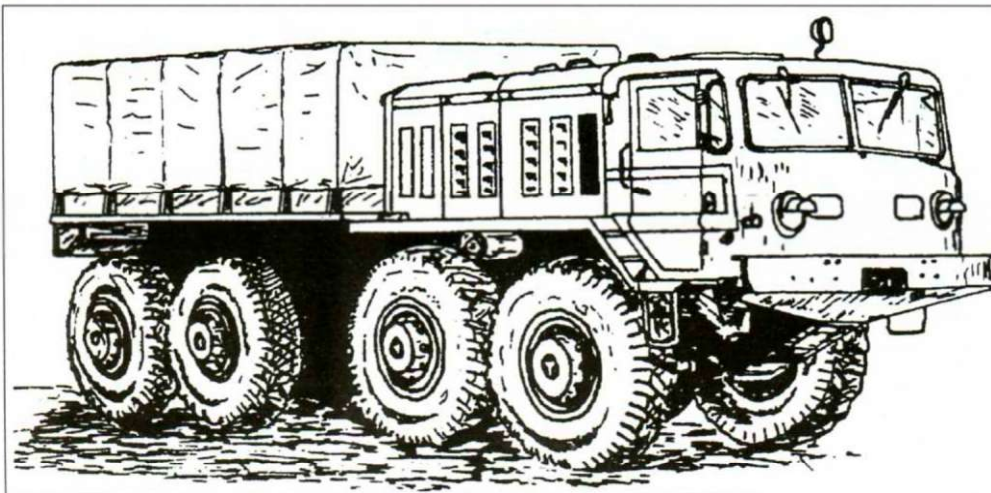
На тягаче МАЗ-537А за моторным отделением монтировался кузов. На снимке хорошо видны основные внешние отличия МАЗ-535 от МАЗ-537: иные вентиляционные жалюзи в стенках моторного отделения, на МАЗ-535 вентиляционные щели располагались вертикально в один ряд, на МАЗ-537 - только в один ряд, вертикально. Три фары имелось лишь у тягачей МАЗ-537 ранней постройки.



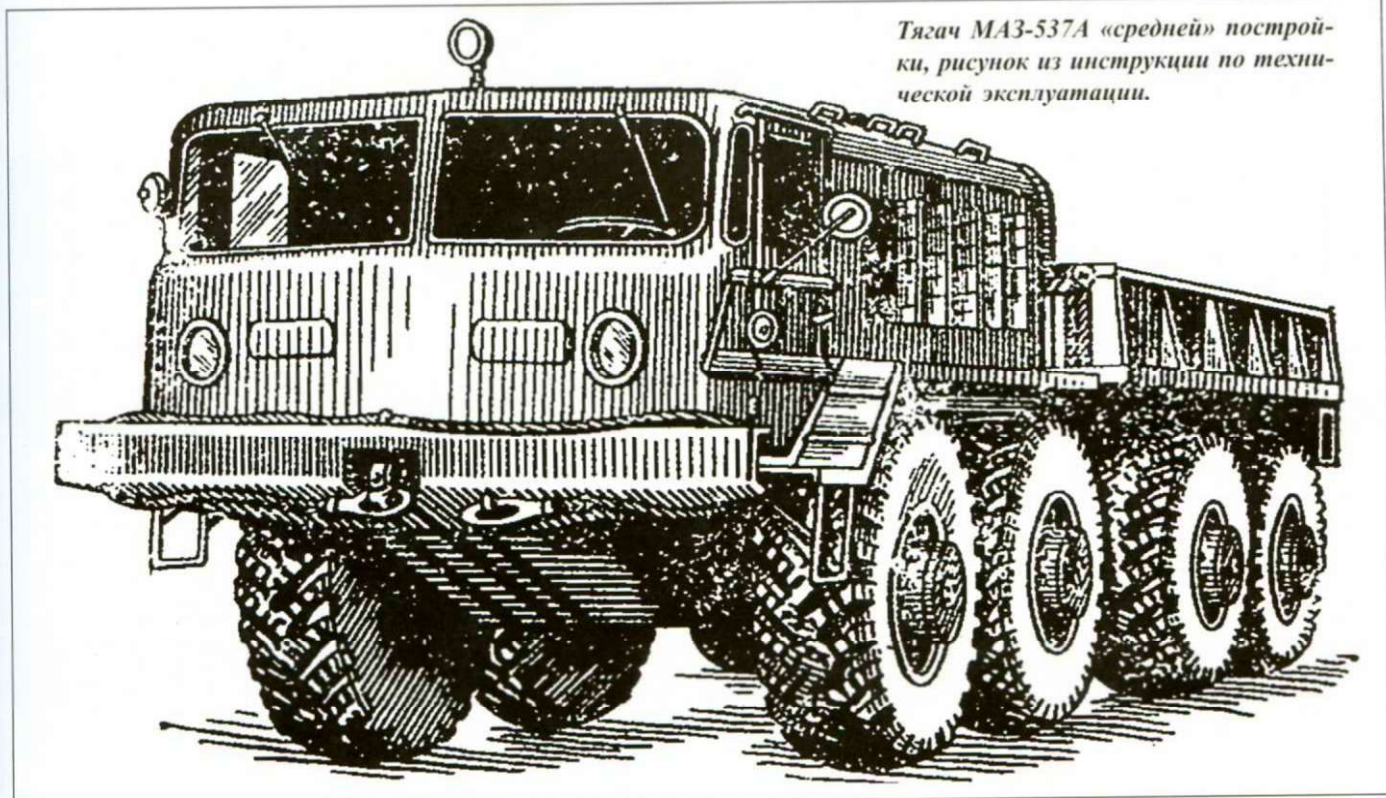
Сильно ретушированная фотография тягача МАЗ-537А из советской массовой печати старого времени.



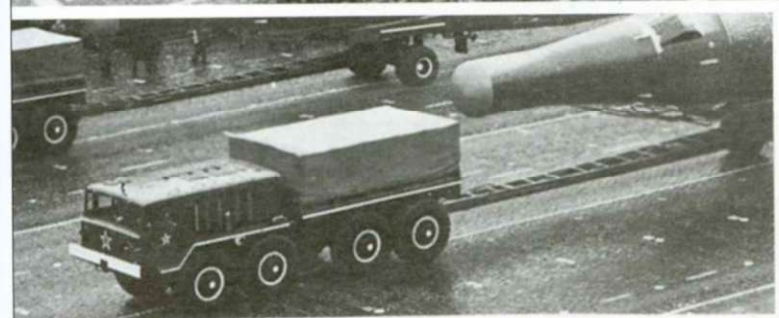
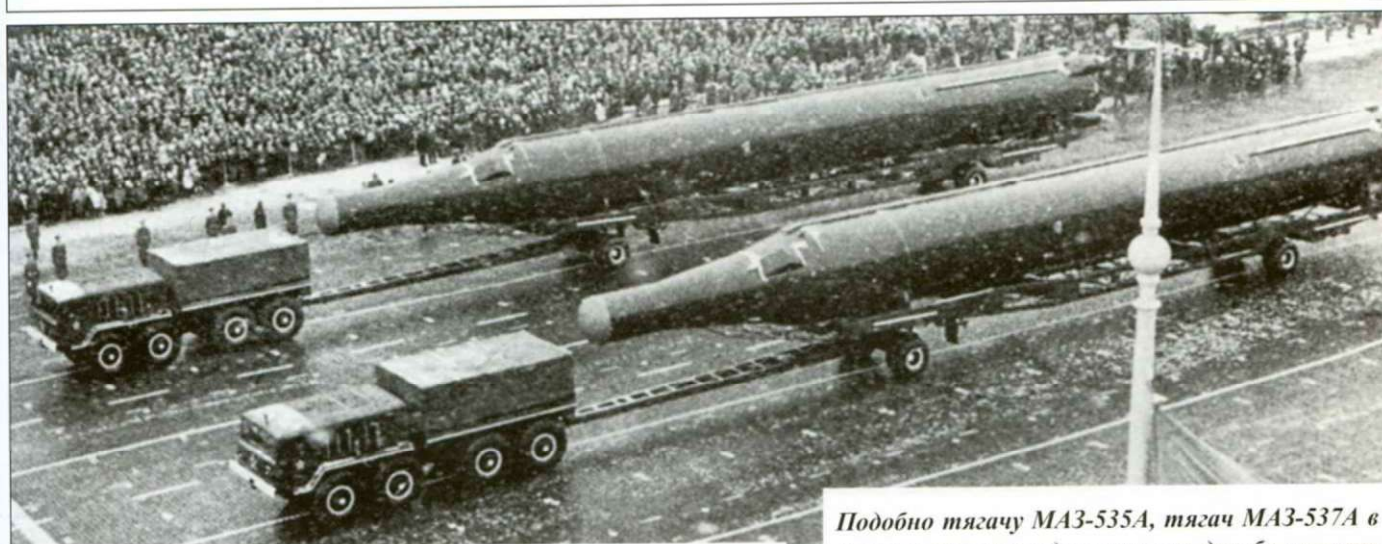
Стандартный танковый тягач МАЗ-537А.



Тягач МАЗ-537А «средней» постройки, рисунок из инструкции по технической эксплуатации. Две фары и два вентиляционных лючка кабины в ее лобовой стенке.



Тягач МАЗ-537А «средней» постройки, рисунок из инструкции по технической эксплуатации.

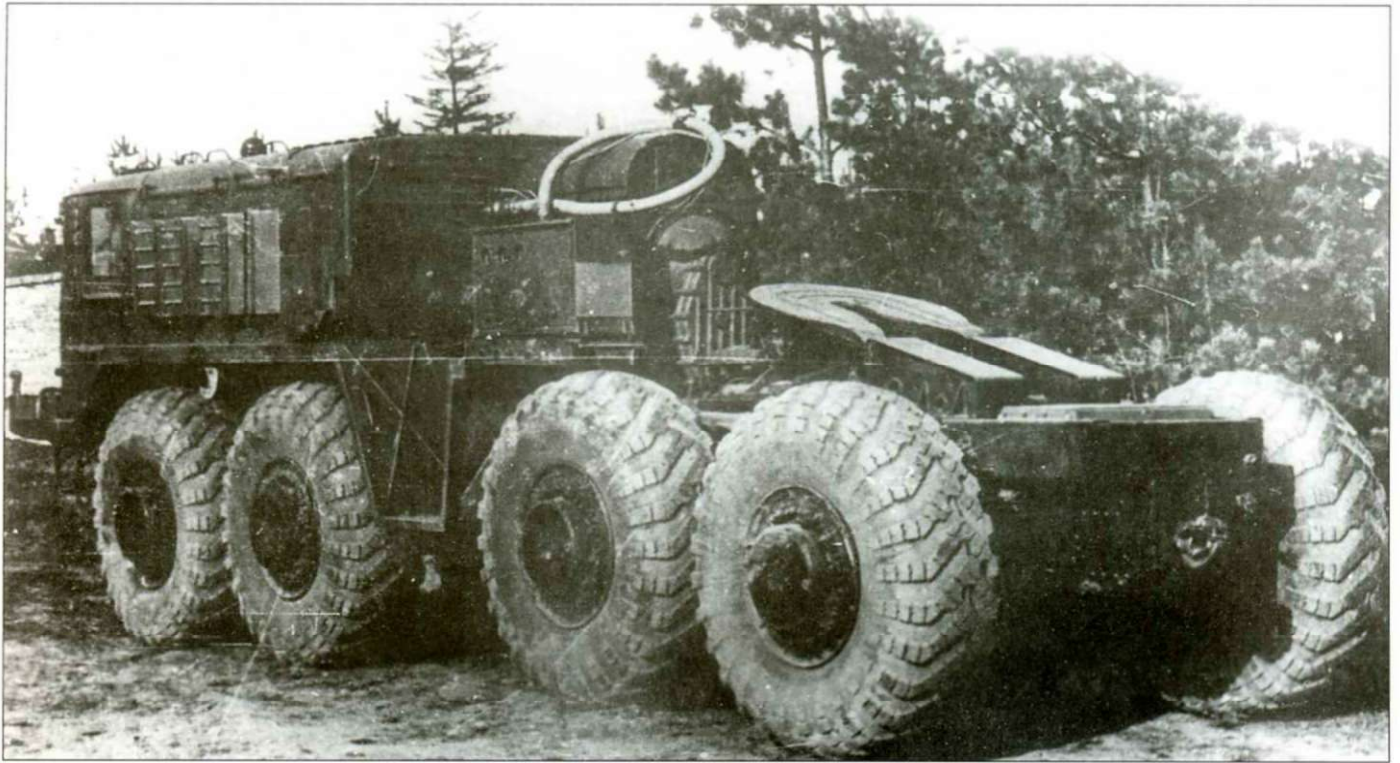


Подобно тягачу МАЗ-535А, тягач МАЗ-537А в первую голову предназначался для буксировки баллистических ракет. Кузов же понадобился, главным образом, для размещения балласта, нужного для загрузки задних осей при буксировке значительной нагрузки. Кузов представлял собой простейшую металлическую конструкцию с откидными бортами.

Ни МАЗ-535А, ни МАЗ-537А никогда не использовались как грузовики, хотя вполне могли перевозить людей или грузы. На буксире тягачей МАЗ-537А ракеты Р-36 (8К67, SCARP, SS-9).

На буксире у тягачей МАЗ-537А баллистические ракеты Р-36 (8К69, SCRAP, SS-X-10).

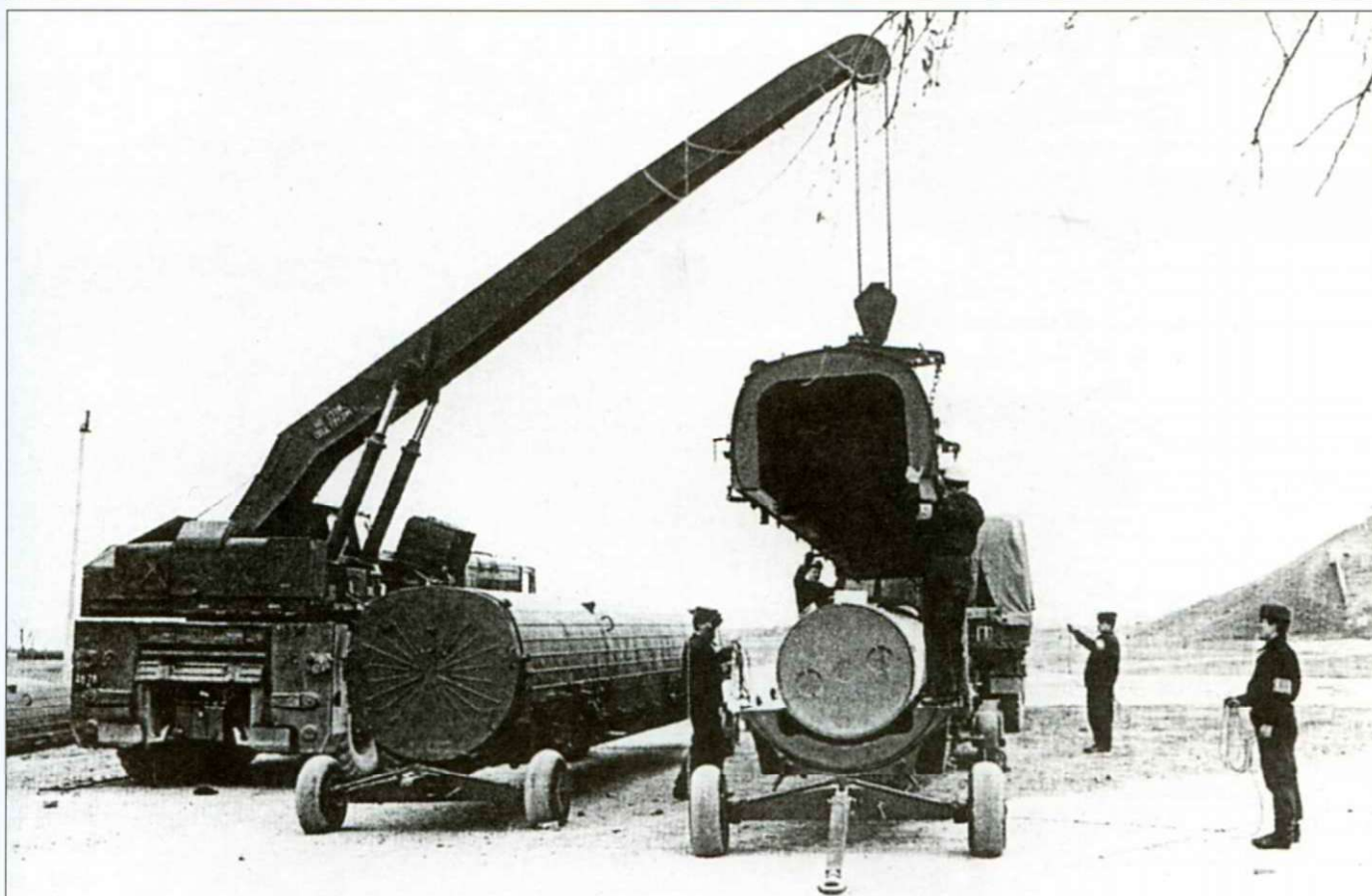
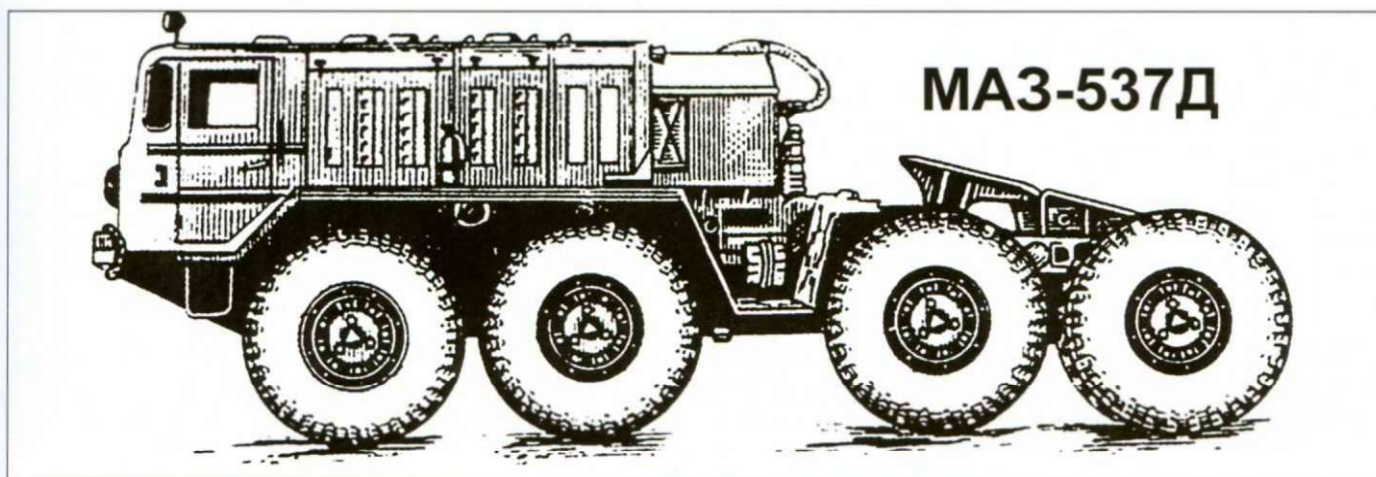




Один из редчайших серийных вариантов тягача MAZ-537 - MAZ-537Д, серийный выпуск которого стартовал в 1964 г. Автомобиль оснащался вспомогательной силовой установкой и электрогенератором, установленными за моторным отсеком. Электрогенератор предназначался для питания свободными электронами полуприцепа с баллистической ракетой. Тягач MAZ-537Д обладал возможностью буксировать нагрузку массой до 65 т.



Автокран MAZ-537K, планировалось использовать данную машину для перегрузки баллистических ракет и иных тяжелых объектов. Был построен единственный прототип автокрана MAZ-537K. Обратите внимание на установленную перед кабиной опору стрелы крана.



Вид сзади на автокран МАЗ-537К. К стреле крана подцеплена половинка транспортировочного контейнера межконтинентальной баллистической ракеты.

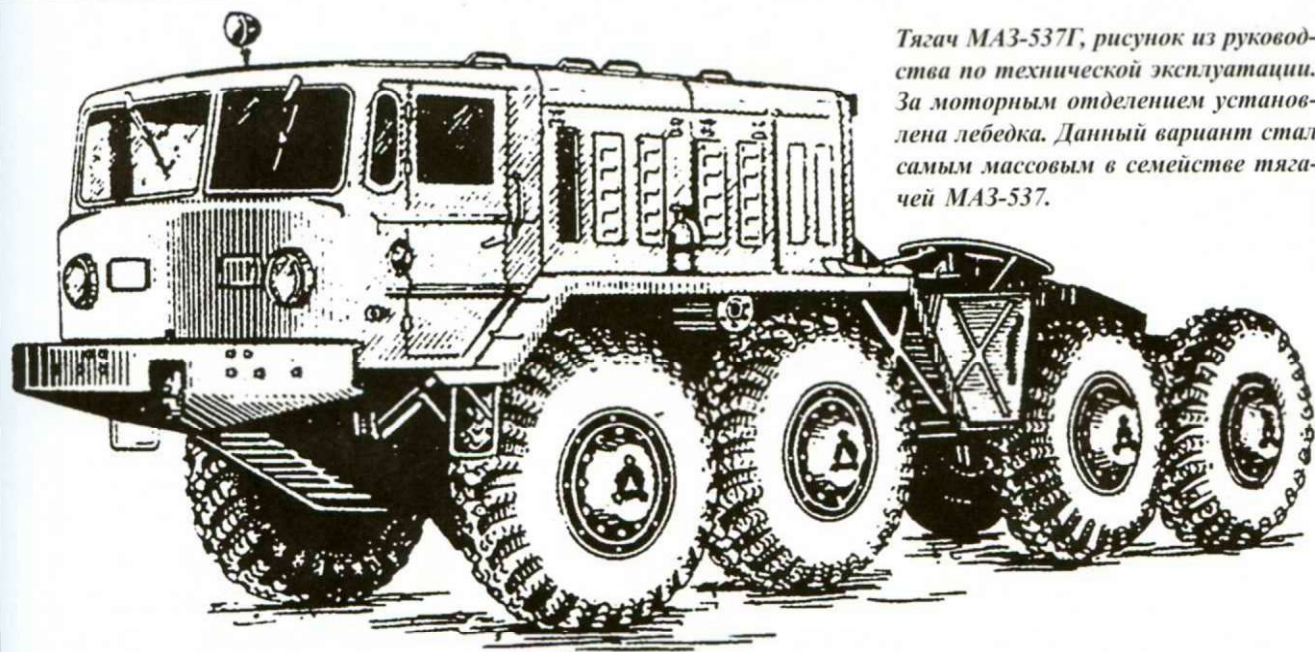


Тягач МАЗ-537 с полуприцепом, на который уложена морская баллистическая ракета РМС-40 «Высота» (SAWFLY, SS-N-8). Солветский ВМС обладал собственными тягачами, предназначенными для перевозки собственных баллистических ракет. На дверь кабины тягача нанесена типично морская эмблема в виде сочетания якоря с пятиконечной звездой красного цвета. «Парадные» машины часто получали белую обводку.

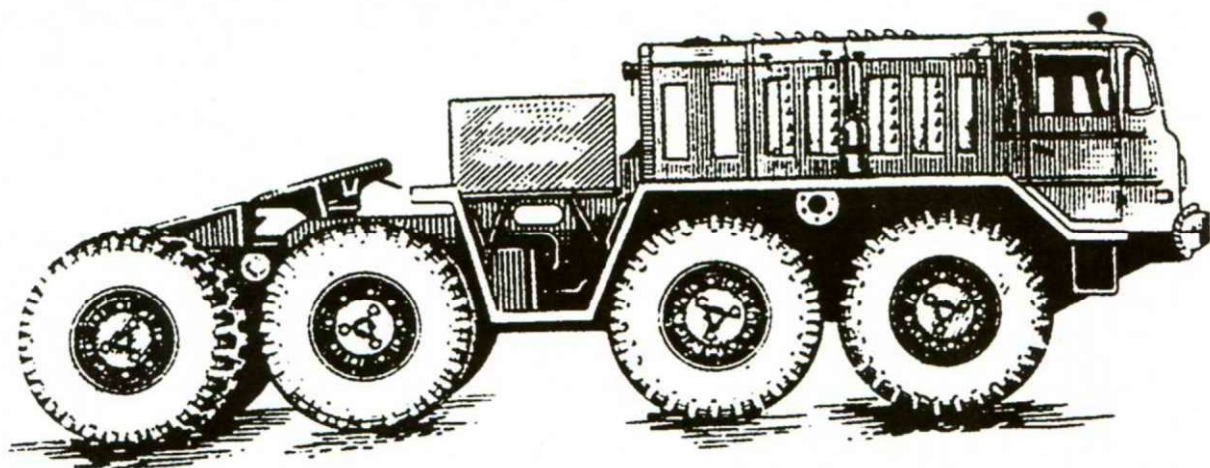


Три снимка тягачей МАЗ-537 в Афганистане. На фото сверху - тягачи МАЗ-537Г с полуприцепами, загруженными танками Т-62. Обратите внимание, что у машин на среднем и нижнем фото сняты капоты моторов для лучшего охлаждения.

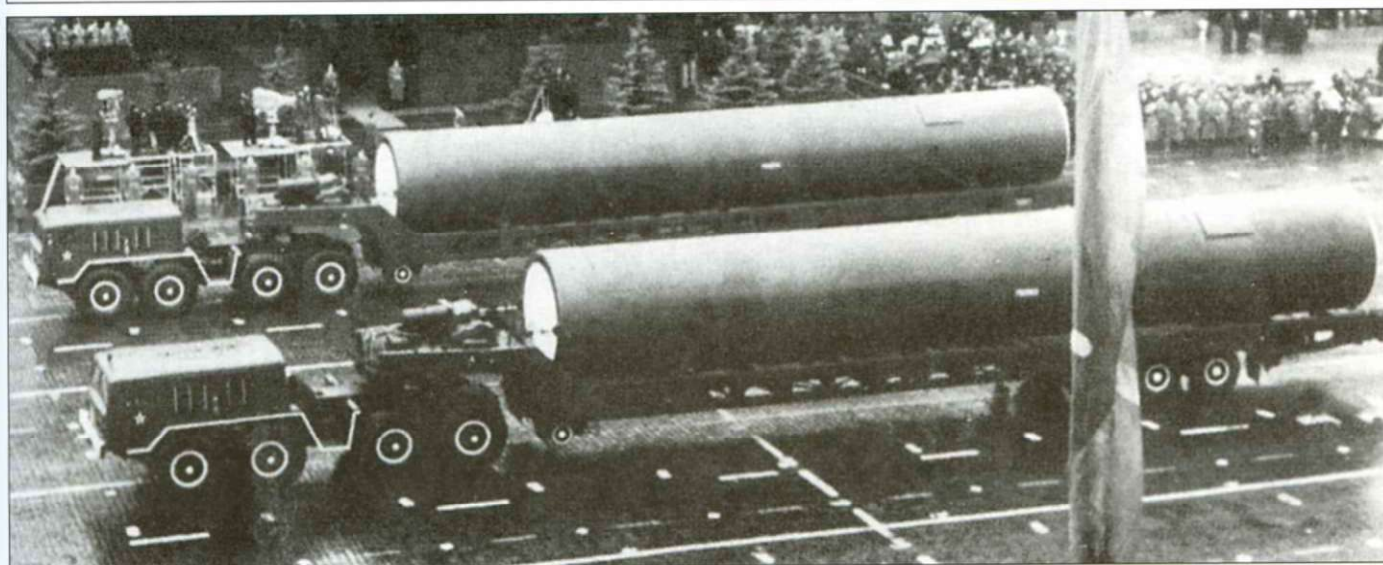




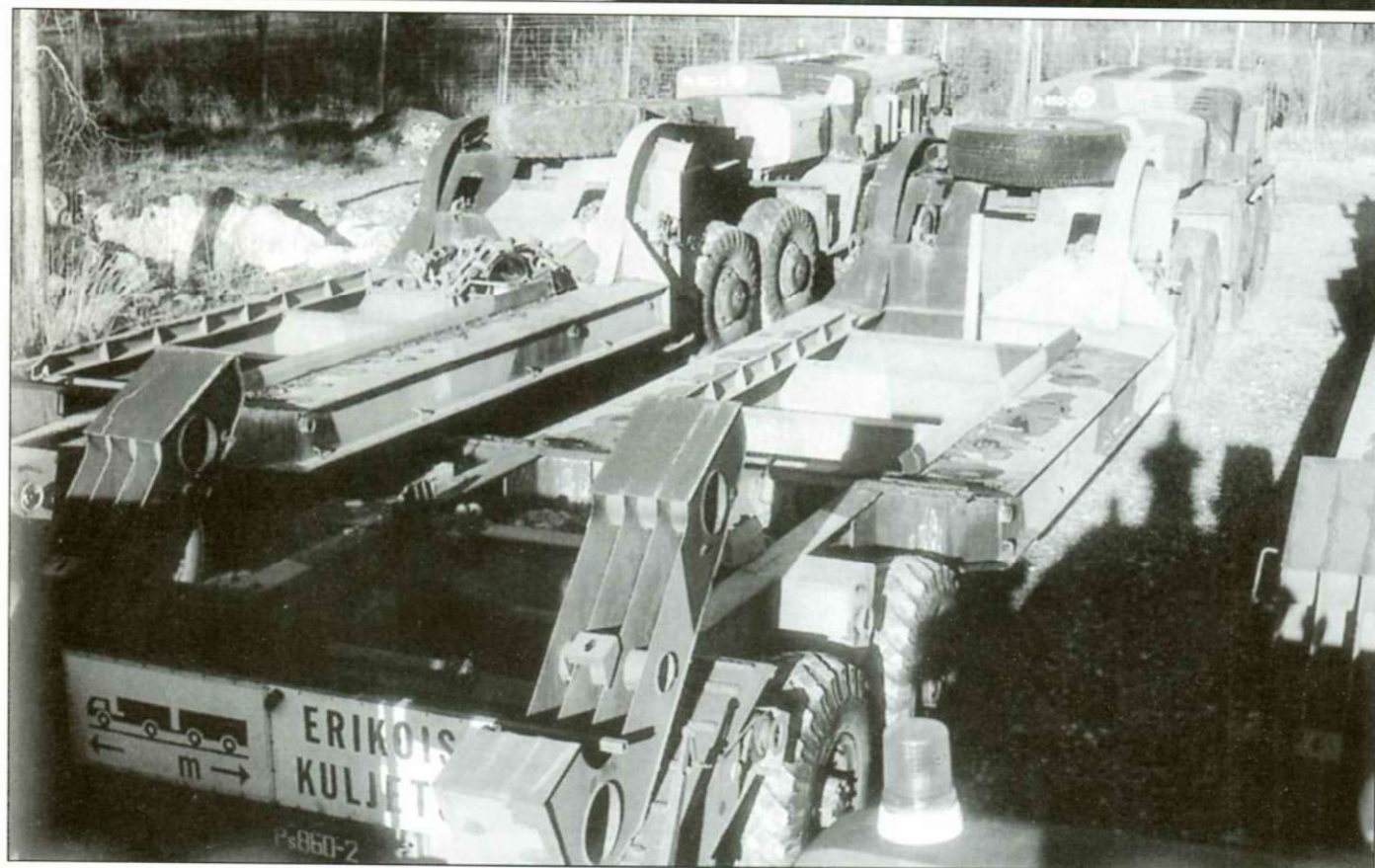
Тягач МАЗ-537Г, рисунок из руководства по технической эксплуатации. За моторным отделением установлена лебедка. Данный вариант стал самым массовым в семействе тягачей МАЗ-537.



Стандартный тягач МАЗ-537. Обратите внимание на V-образный уступ между второй и третьей осями, характерный для машин «средней» постройки.



Большинство известных фотографий тягачей МАЗ-535 и МАЗ-537 периода 60 - 70-х годов сделаны по время традиционных парадов на Красной площади. Тягачи парадных расчетов получали белую обводку дисков колеса и корпуса. Тягачи МАЗ-537 на параде. На полуприцепах - транспортно-пусковые контейнеры межконтинентальных баллистических ракет 8К84 (УР-100, SEGO, SS-11), маловероятно, что в контейнерах находятся сами ракеты.





Тягачи МАЗ-537 эксплуатировались в вооруженных силах Финской республики, где их применяли для буксировки полуприцепов с танками Т-54/55 и Т-72.



На фотографиях представлен тягач в типичном финском камуфляже с бело-голубыми опознавательными знаками армии Финляндии. Регистрационный номер написан краской белого цвета. На переднем бампере установлены дополнительные фары. На крыше кабины тягача финны смонтировали предупредительные световые маячки.



МАЗ-537 армии Хорватии, тягач - поздней постройки. На полуприцепе установлен танк Т-55. Снимок сделан в 1992 г. в окрестностях хорватского местечка Пакрач.



МАЗ-537Г армии Украины. Машина тщательно подготовлена к эксплуатации в условиях суровой украинской зимы - моторный отсек капитально утеплен.





Типичная для Балканских войн окраска танка Т-55.

Погрузка танка Т-55 на полуприцеп МАЗ/ЧМЗАП-5247Г. Задние ramпы полуприцепа откиннуты - странно, если б танк заезжал на полуприцеп при поднятых ramпах. Танк окрашен в один цвет, как в бывшей армии СФРЮ. Высокой маневренностью тягач с прицепом не отличался, что затрудняло передвижение таких автотранспортных поездов по горным дорогам Югославии и по узким улочкам старинных балканских городов.

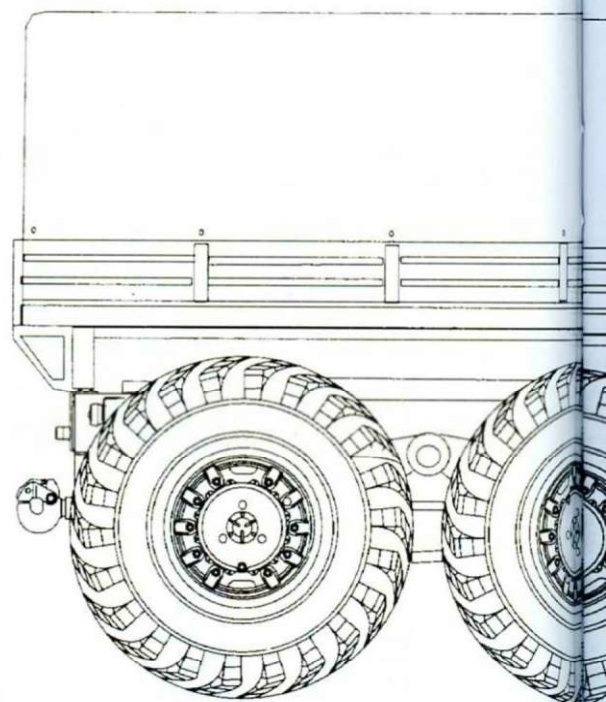
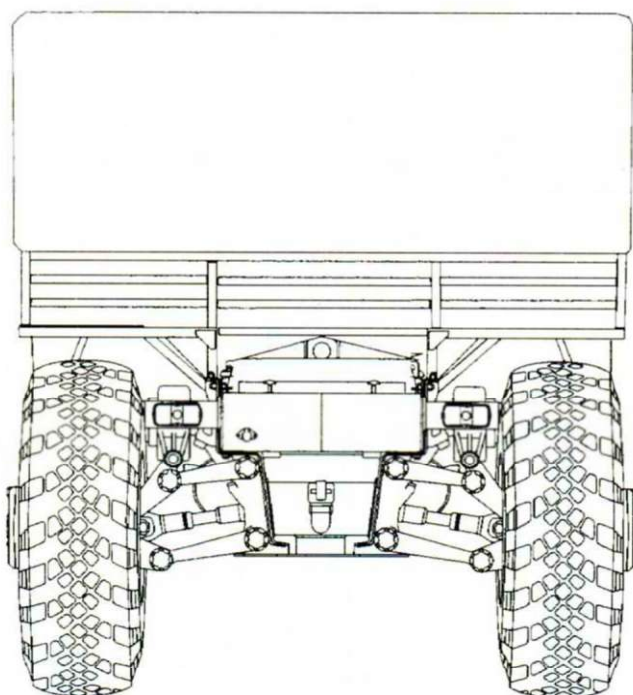
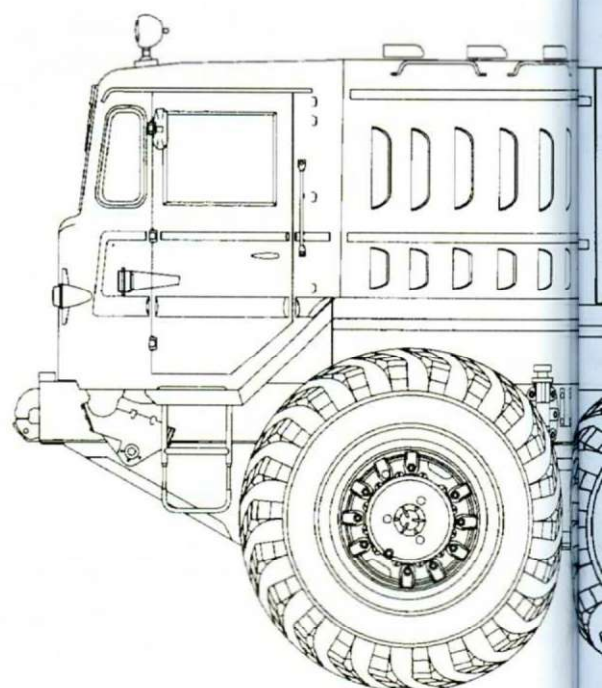
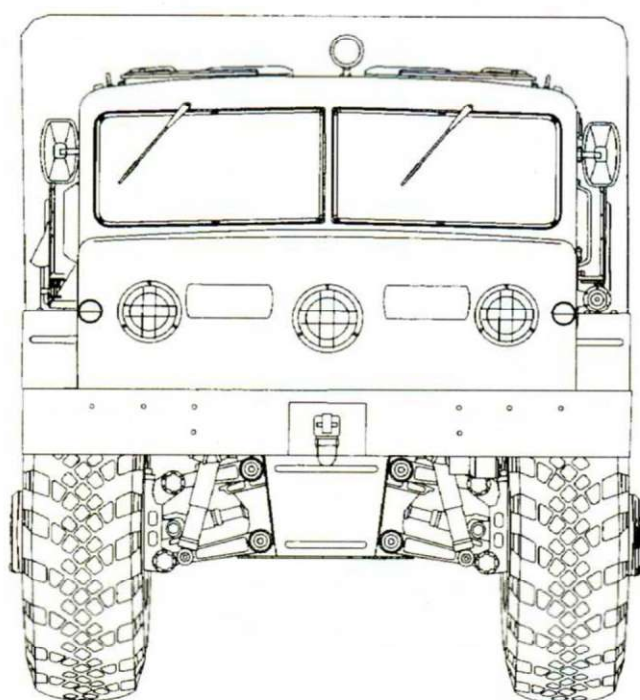
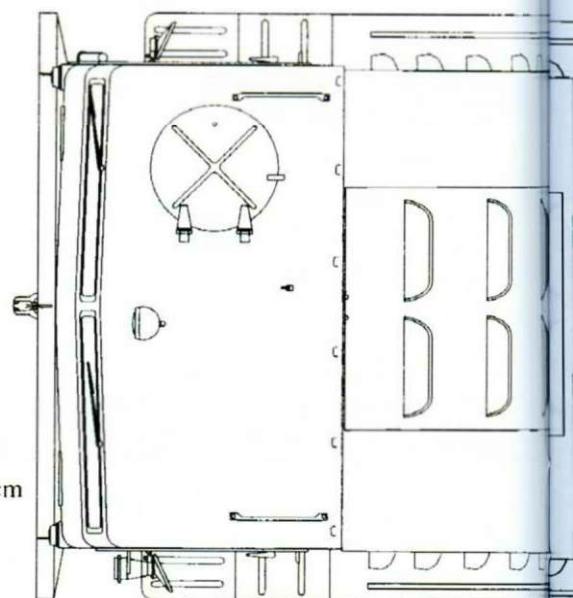


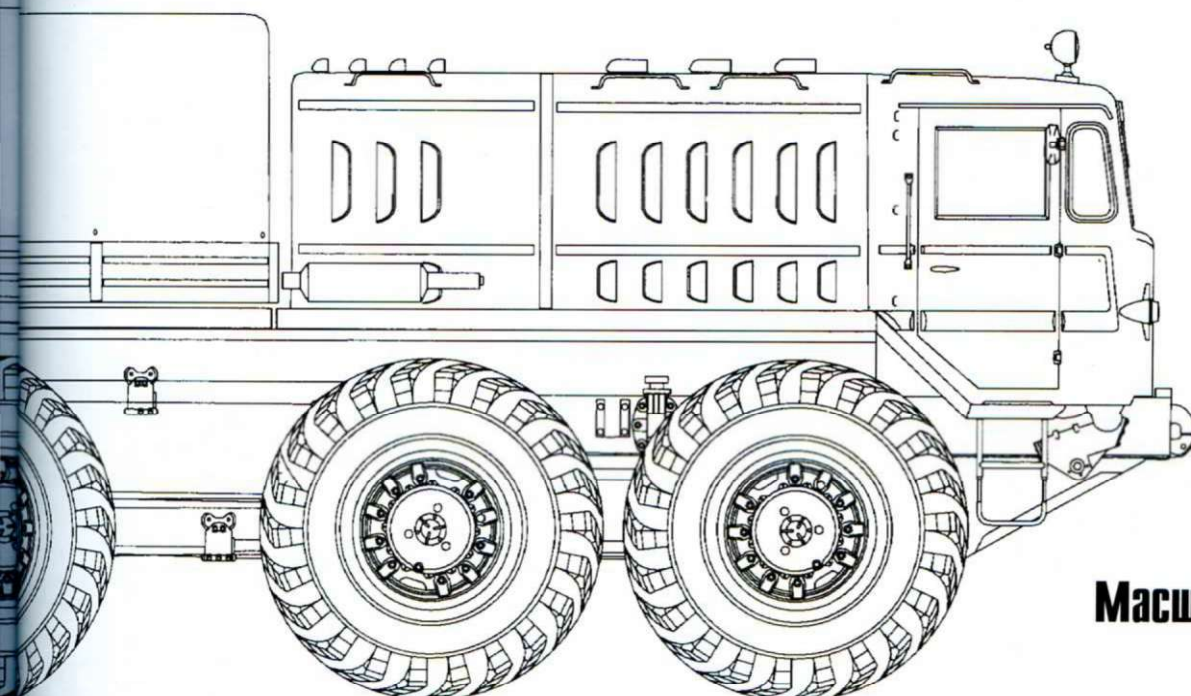
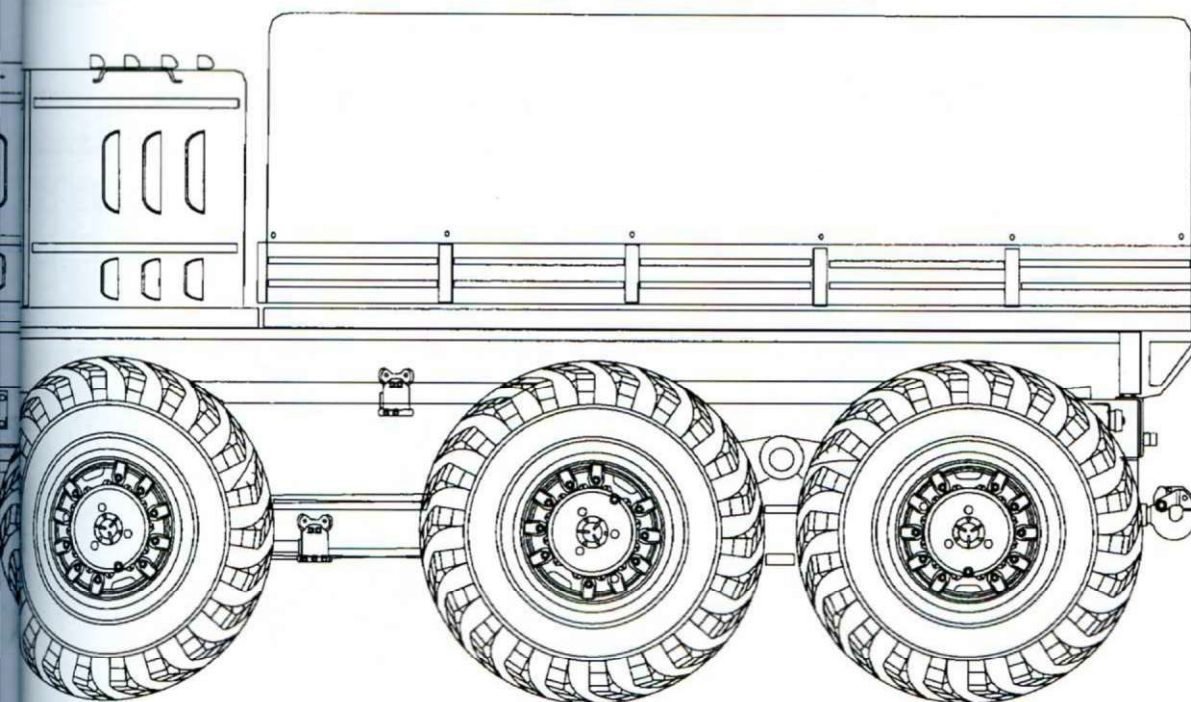
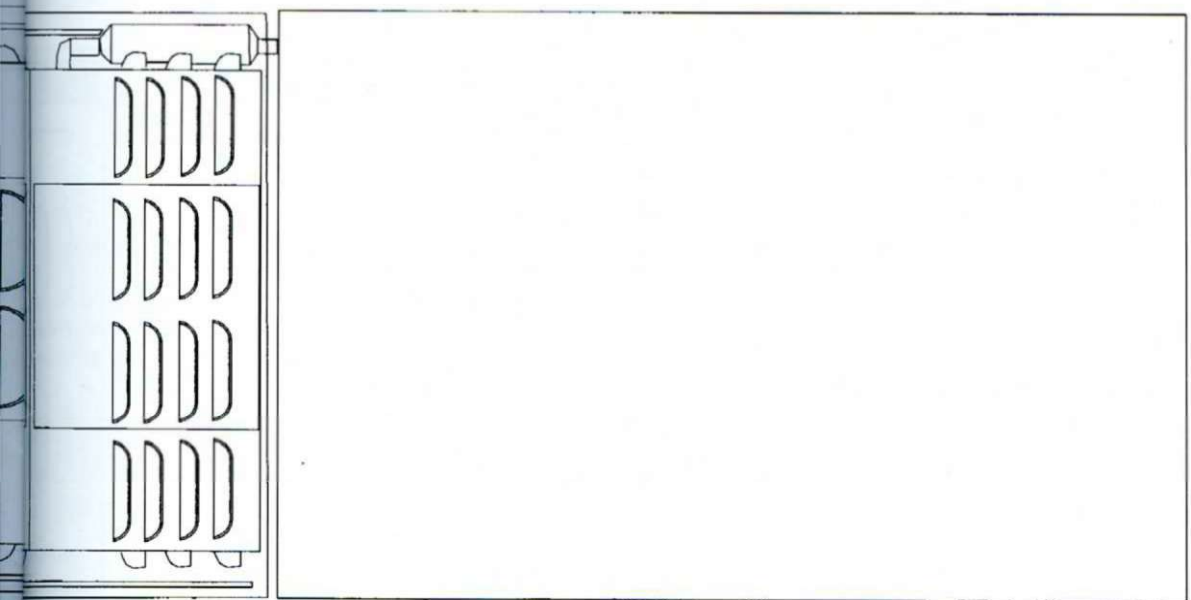
МАЗ-537 с полуприцепом еще одного варианта, на который водружена баллистическая ракета Р-9 (8К75, САСИН, SS-8).

МАЗ-535А

раннего выпуска

0 cm 100 cm 200 cm 300 cm

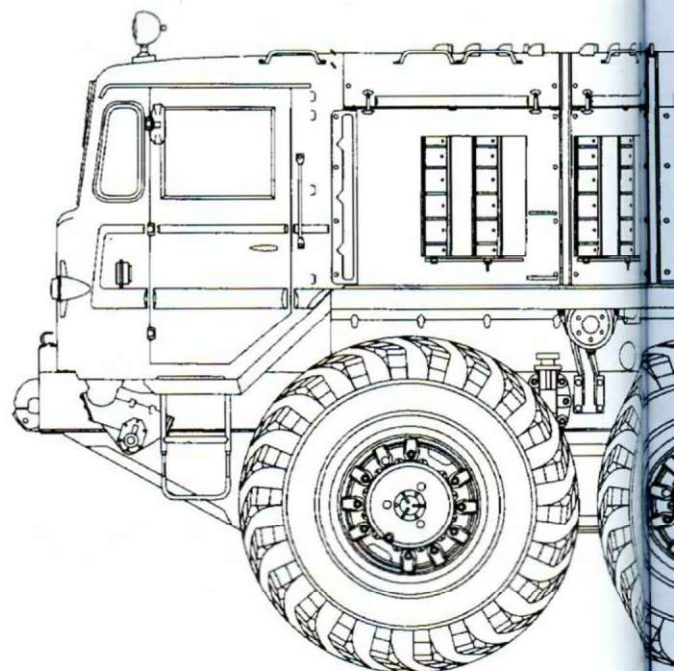
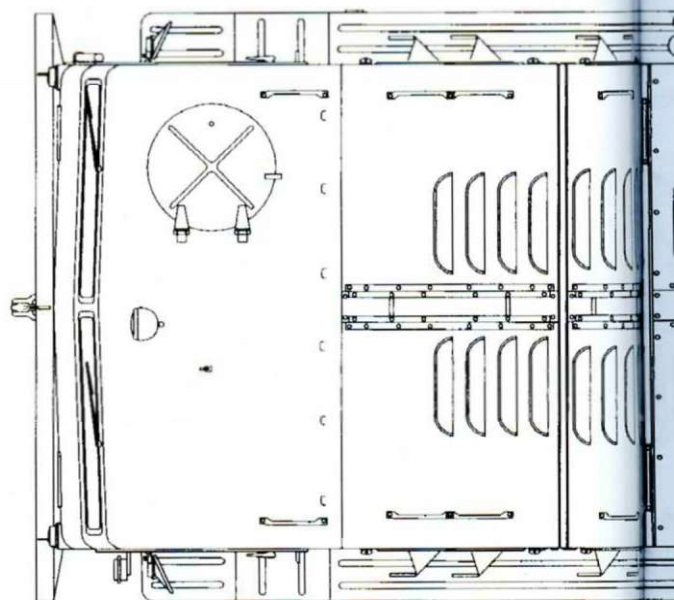
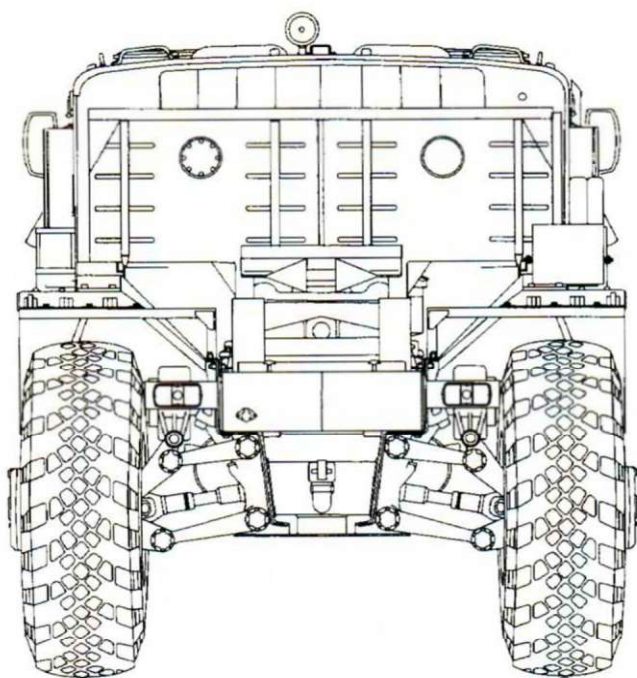
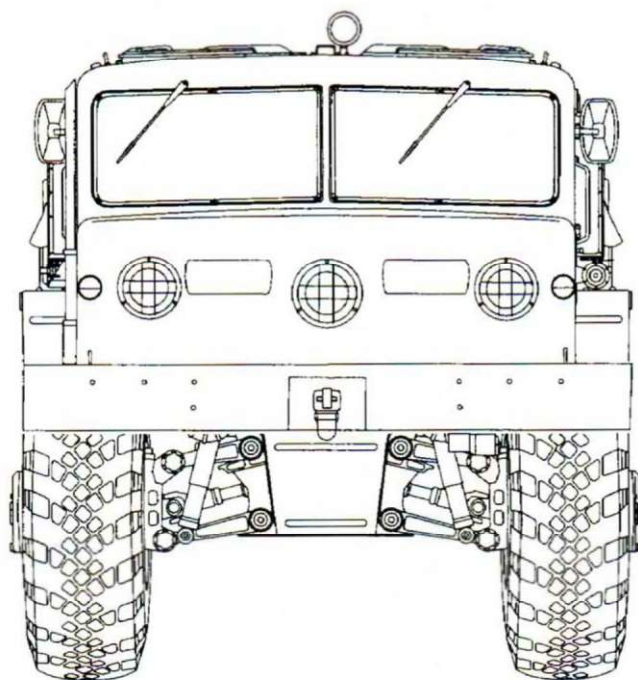




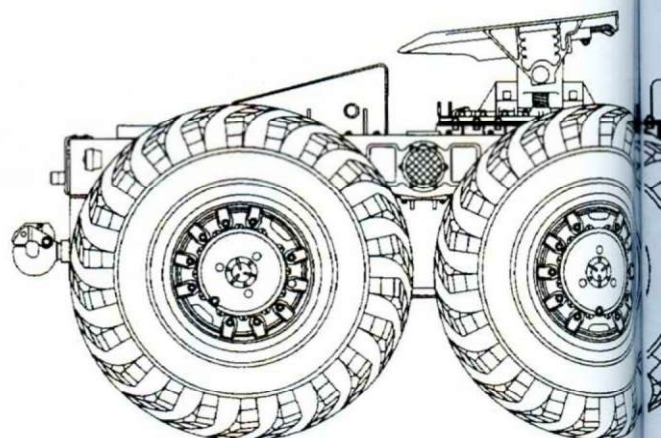
Масштаб 1 : 35

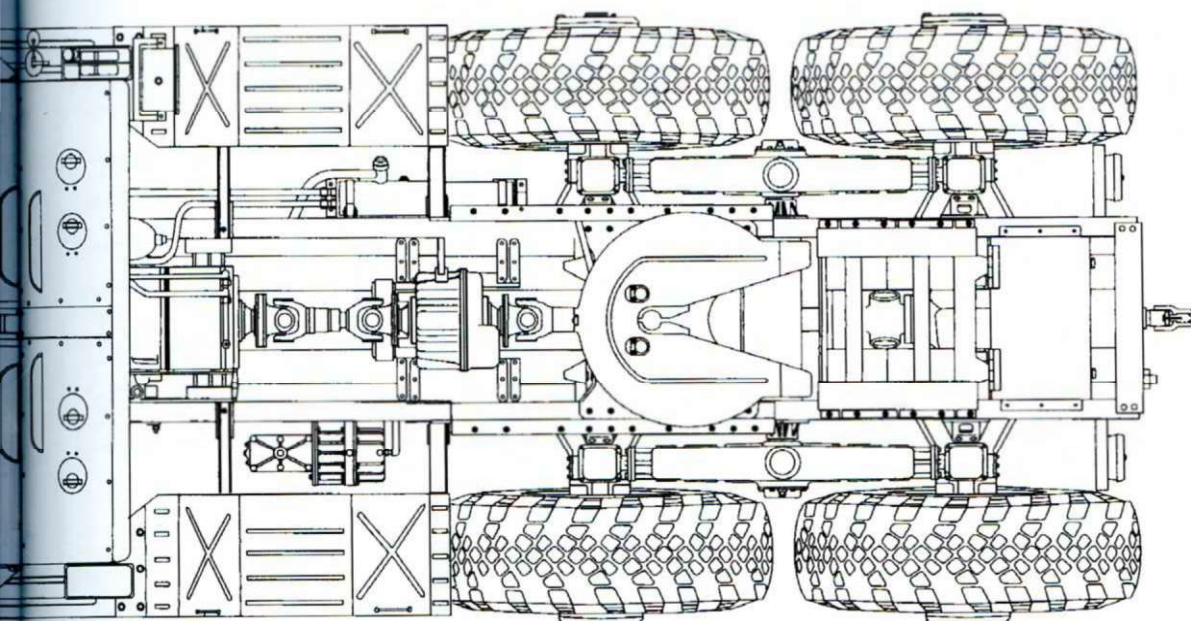
МАЗ-537

раннего выпуска

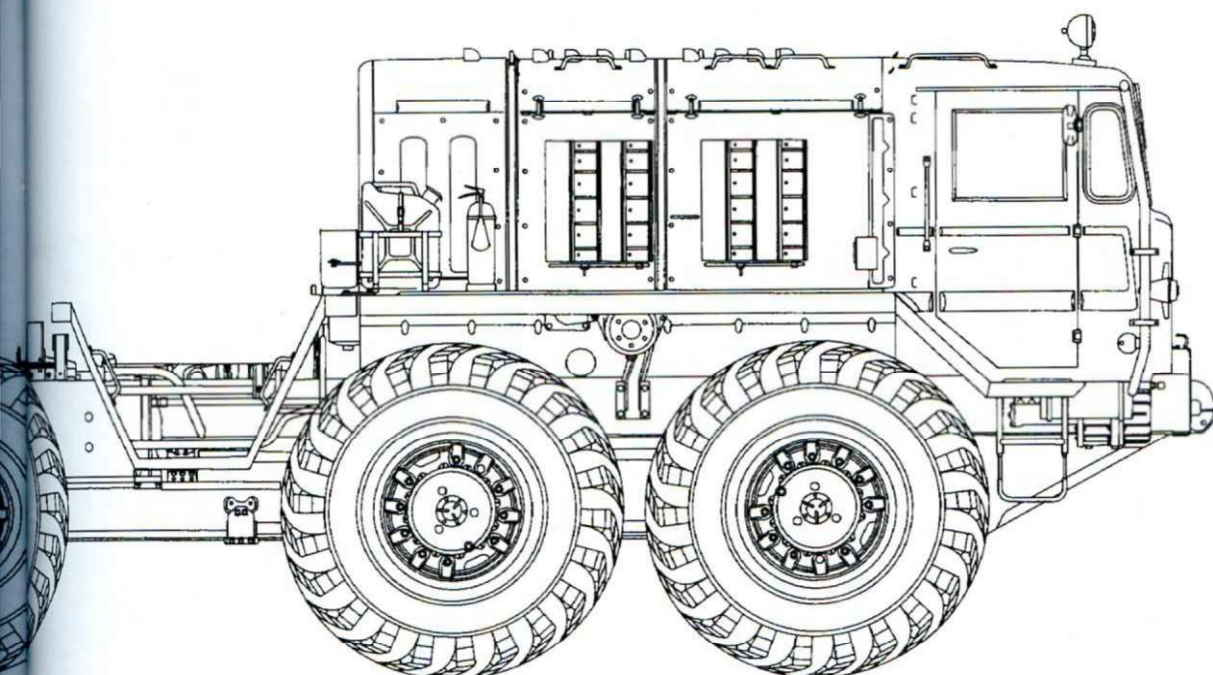
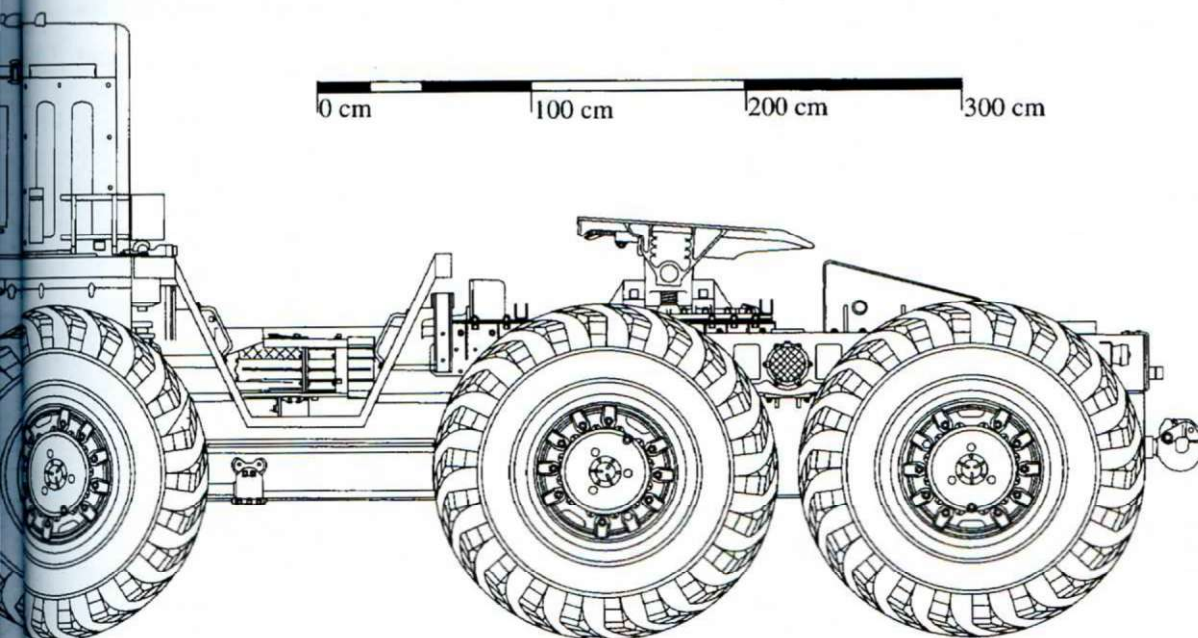


Масштаб 1 : 35



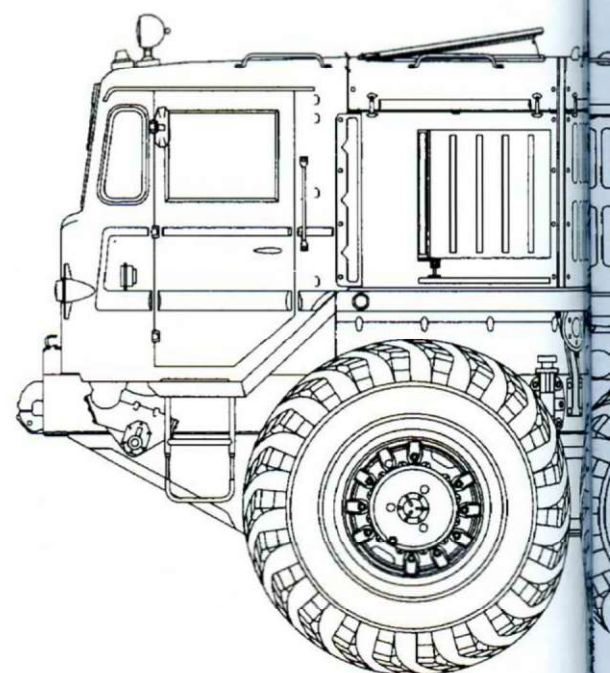
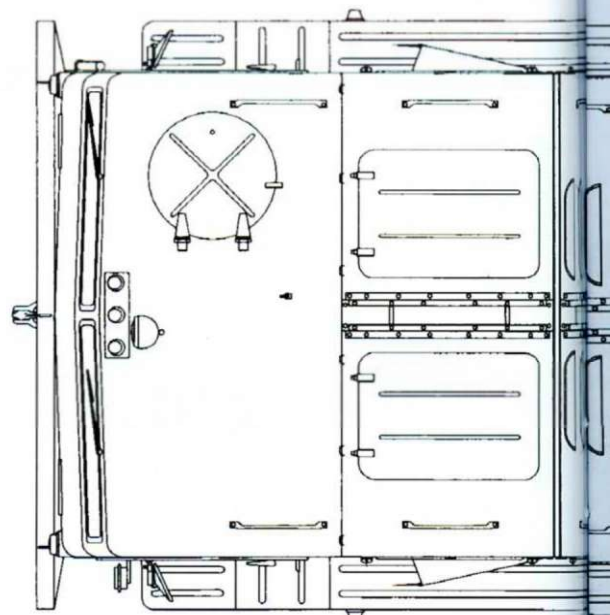
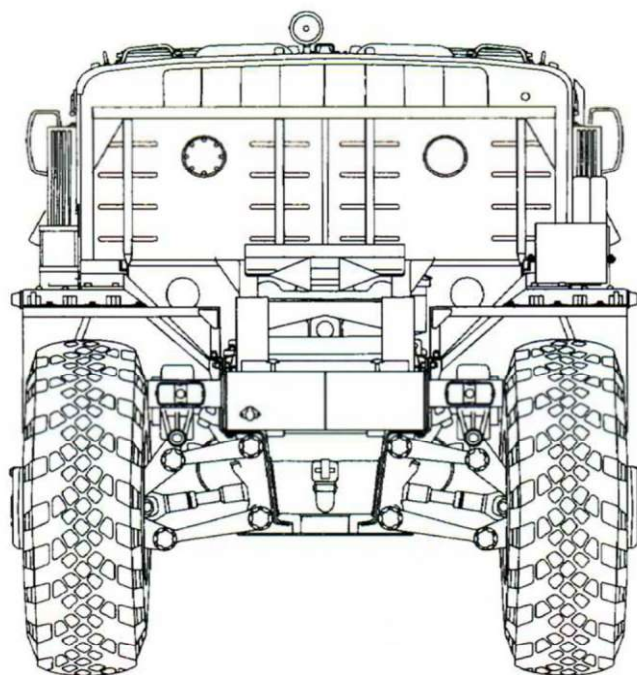
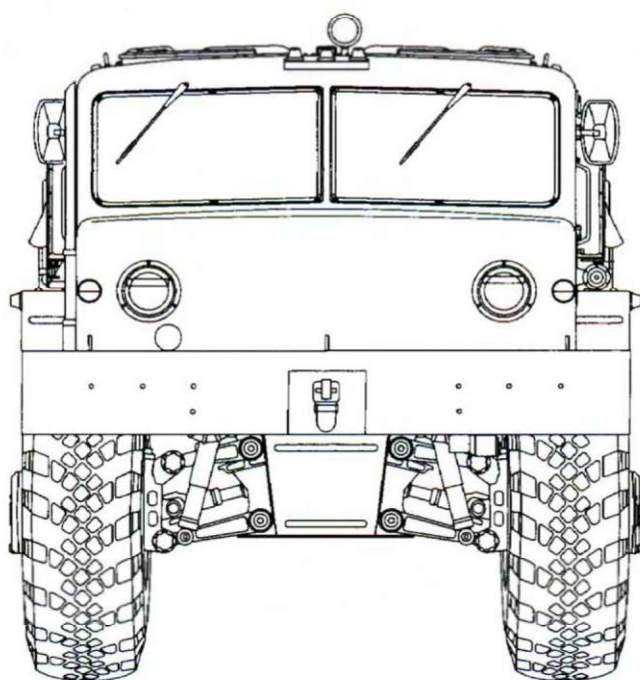


0 cm 100 cm 200 cm 300 cm

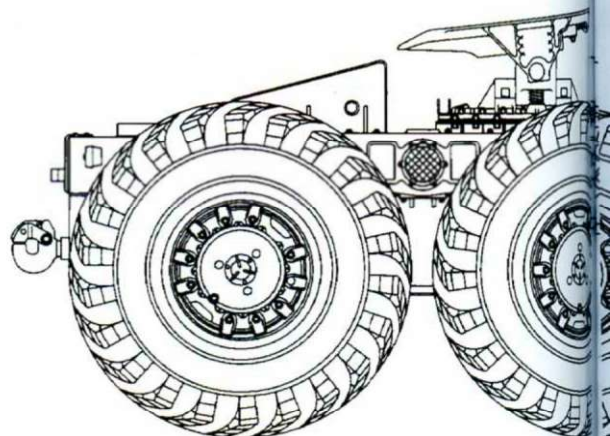


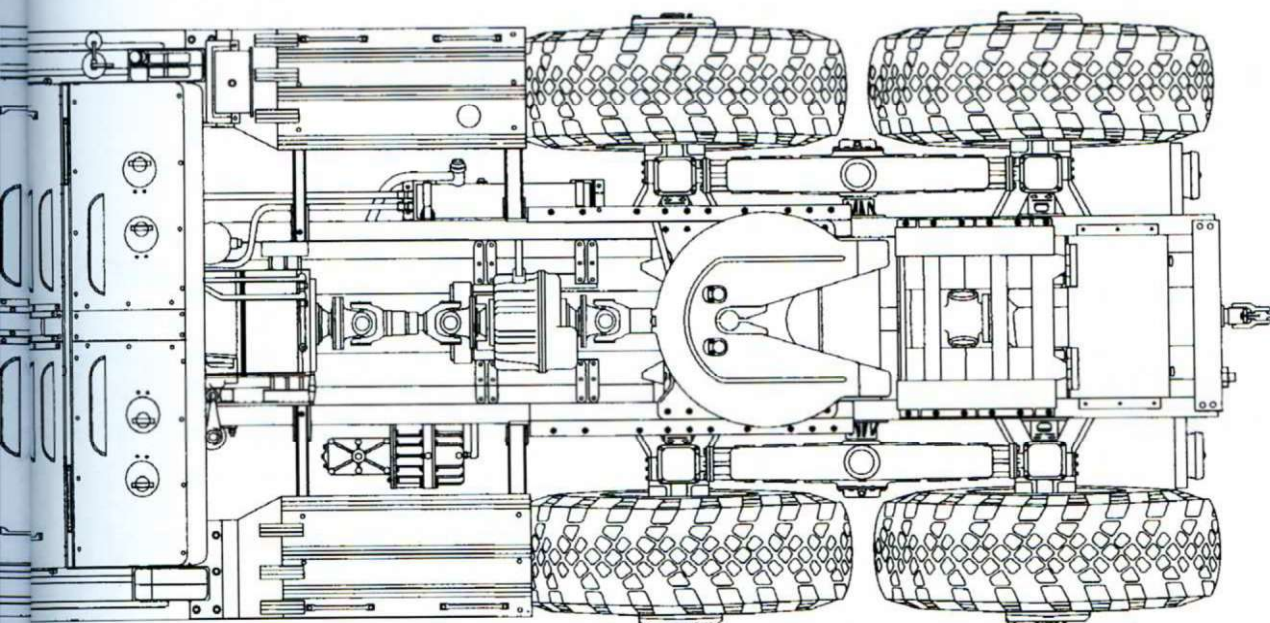
МАЗ-537

**позднего
выпуска**

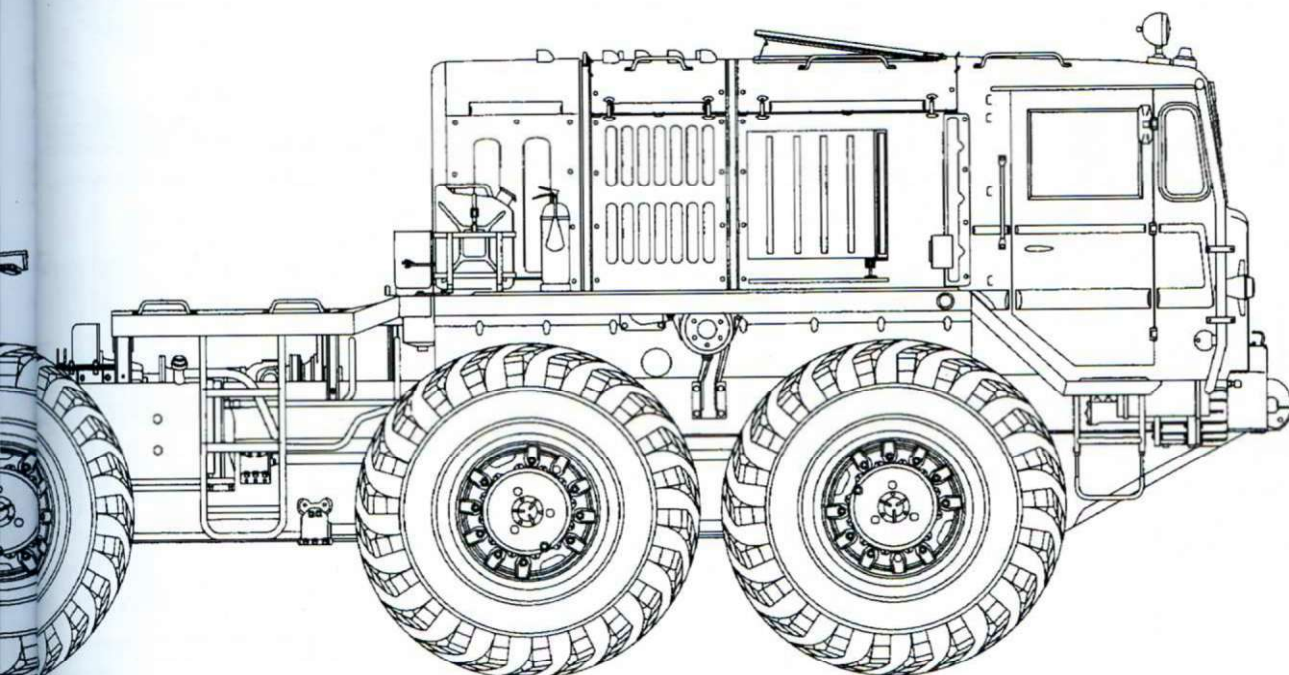
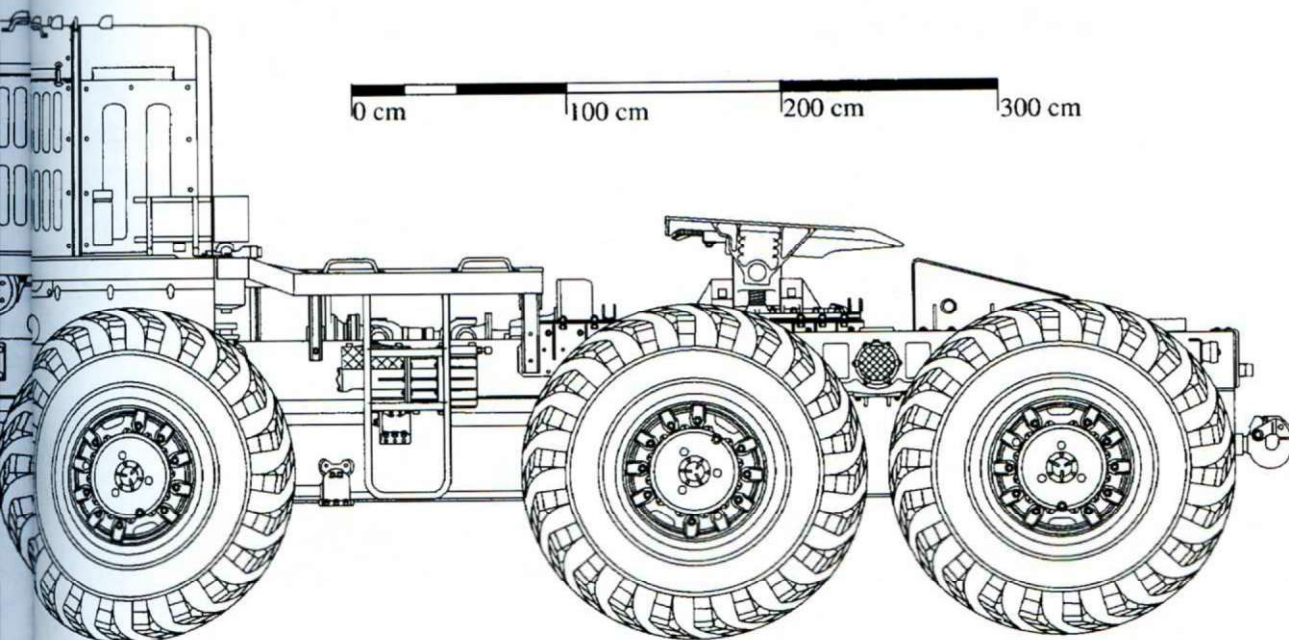


Масштаб 1 : 35



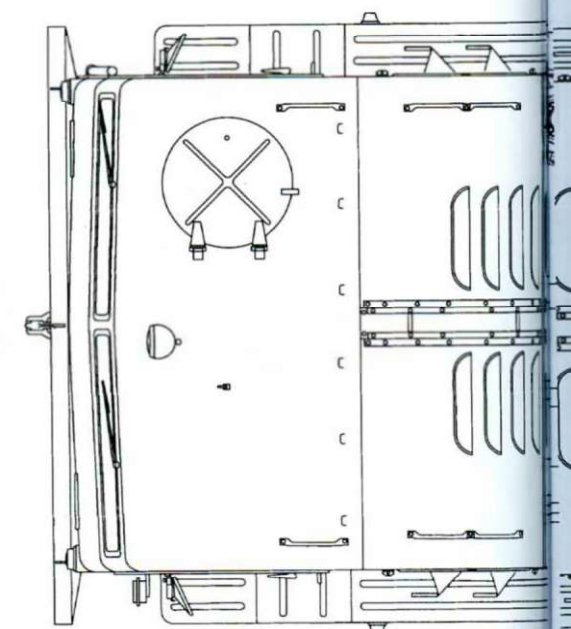
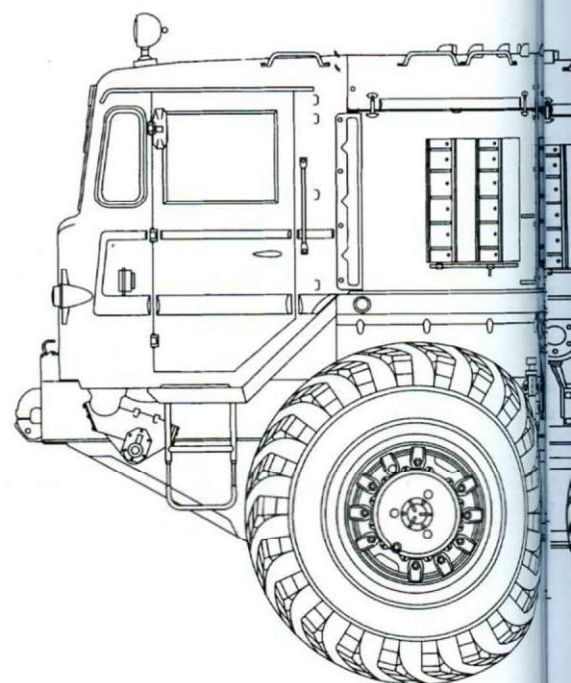
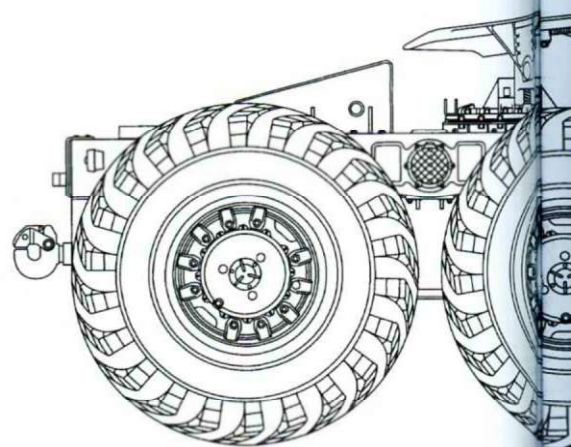
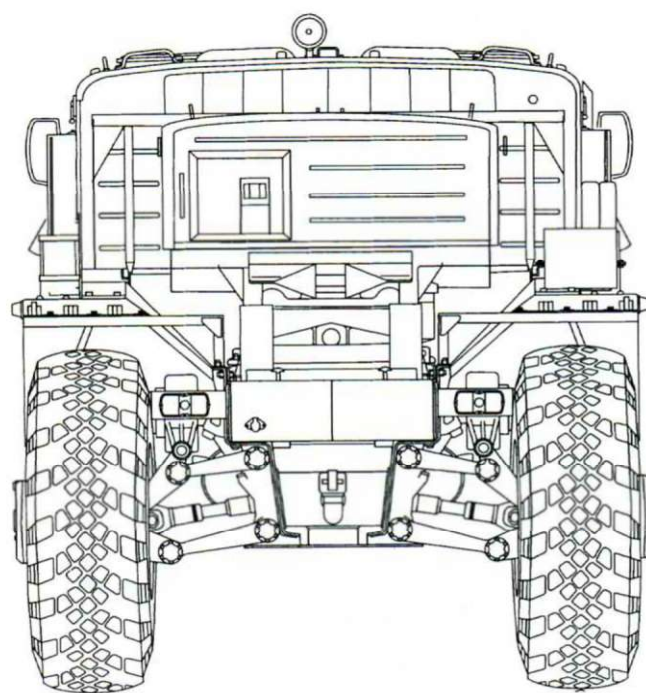
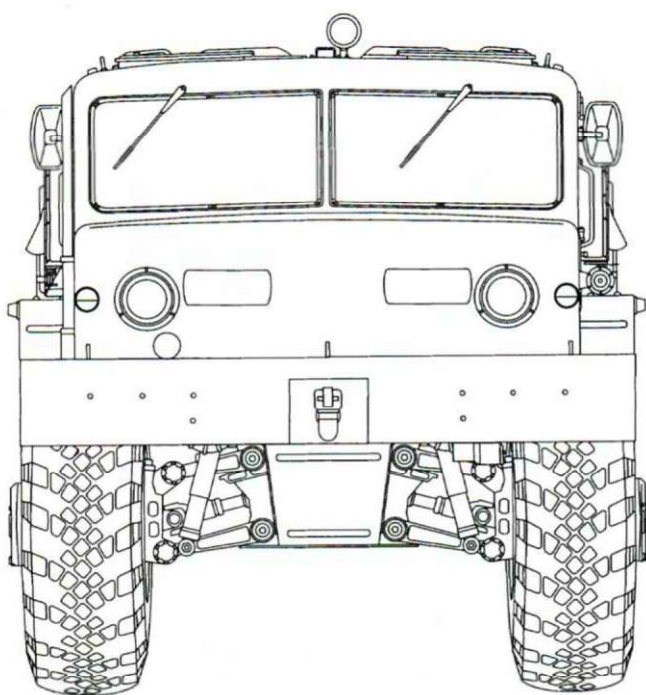


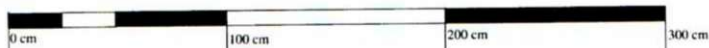
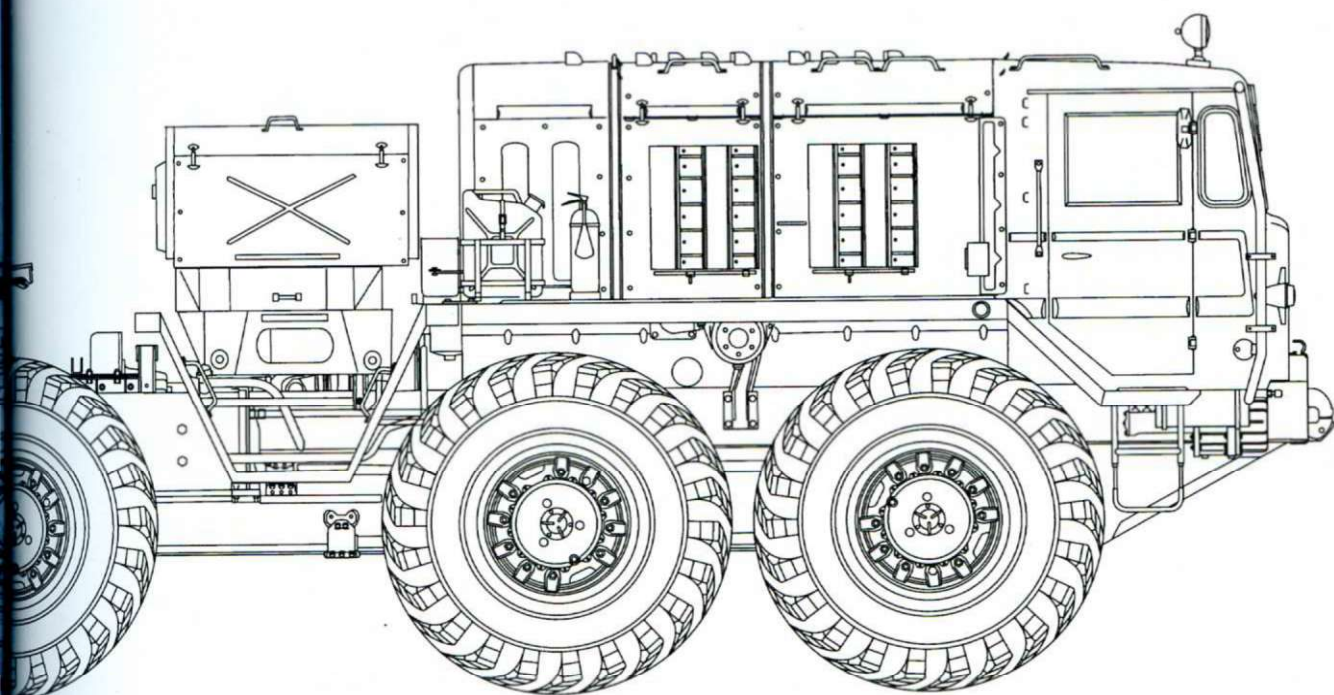
0 cm 100 cm 200 cm 300 cm



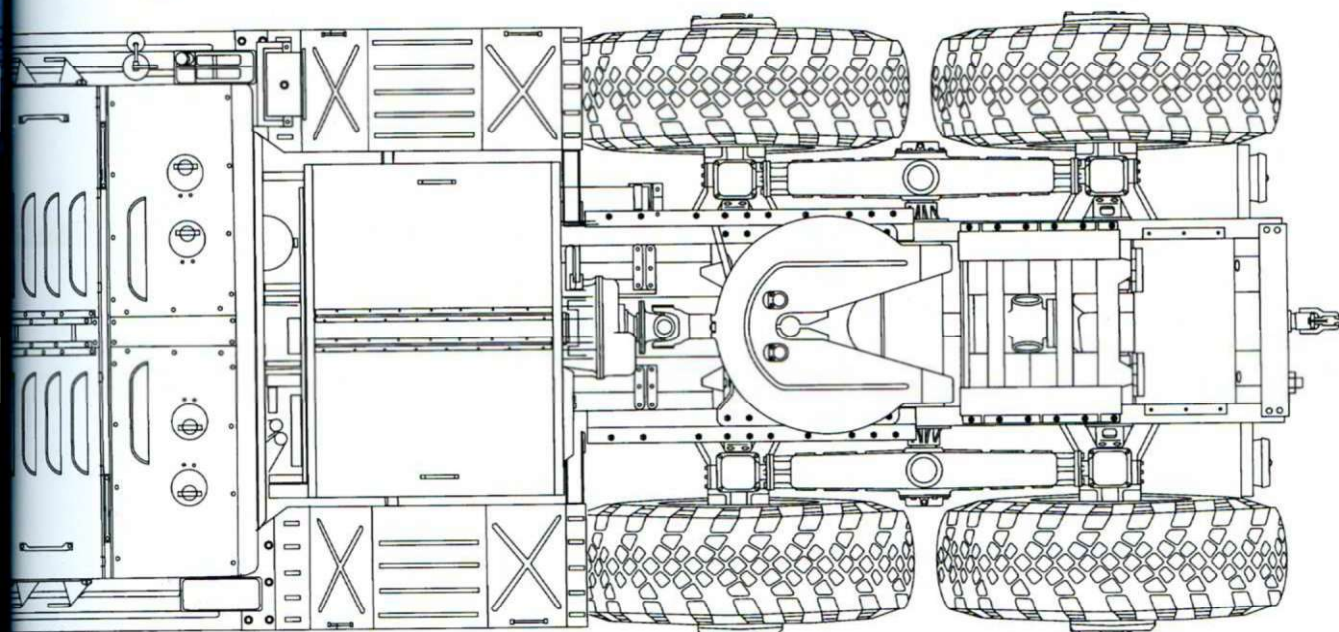
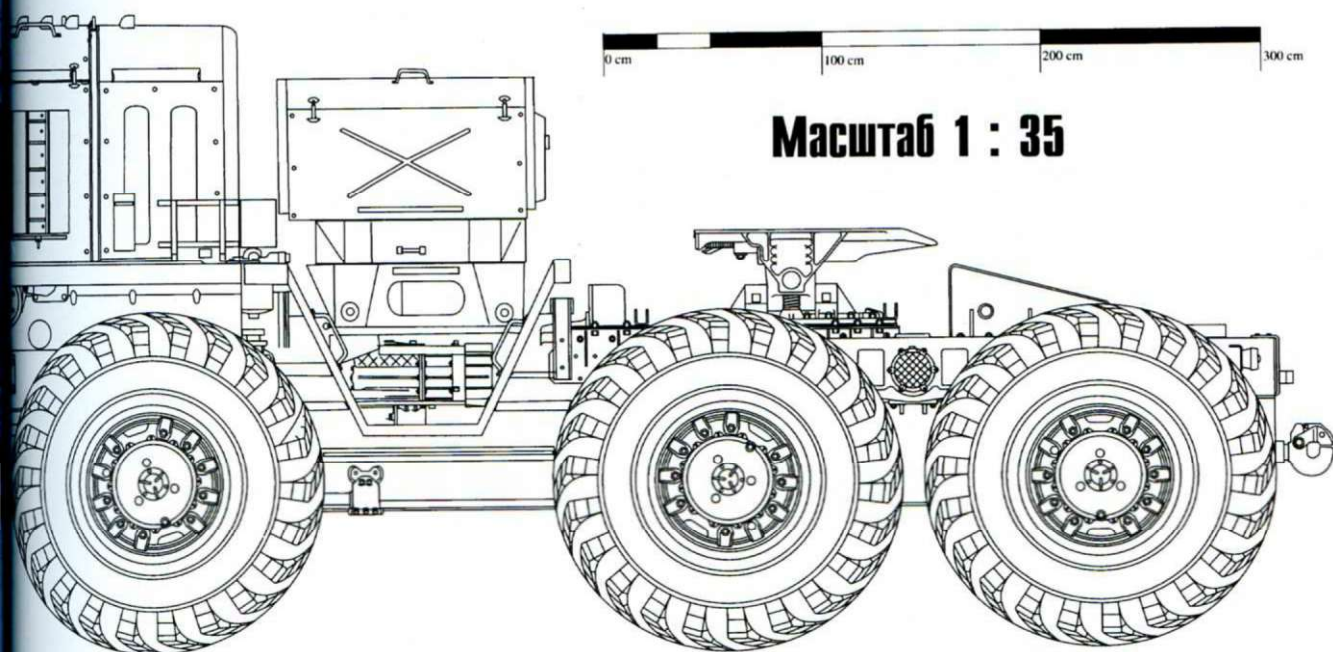
МАЗ-537Г

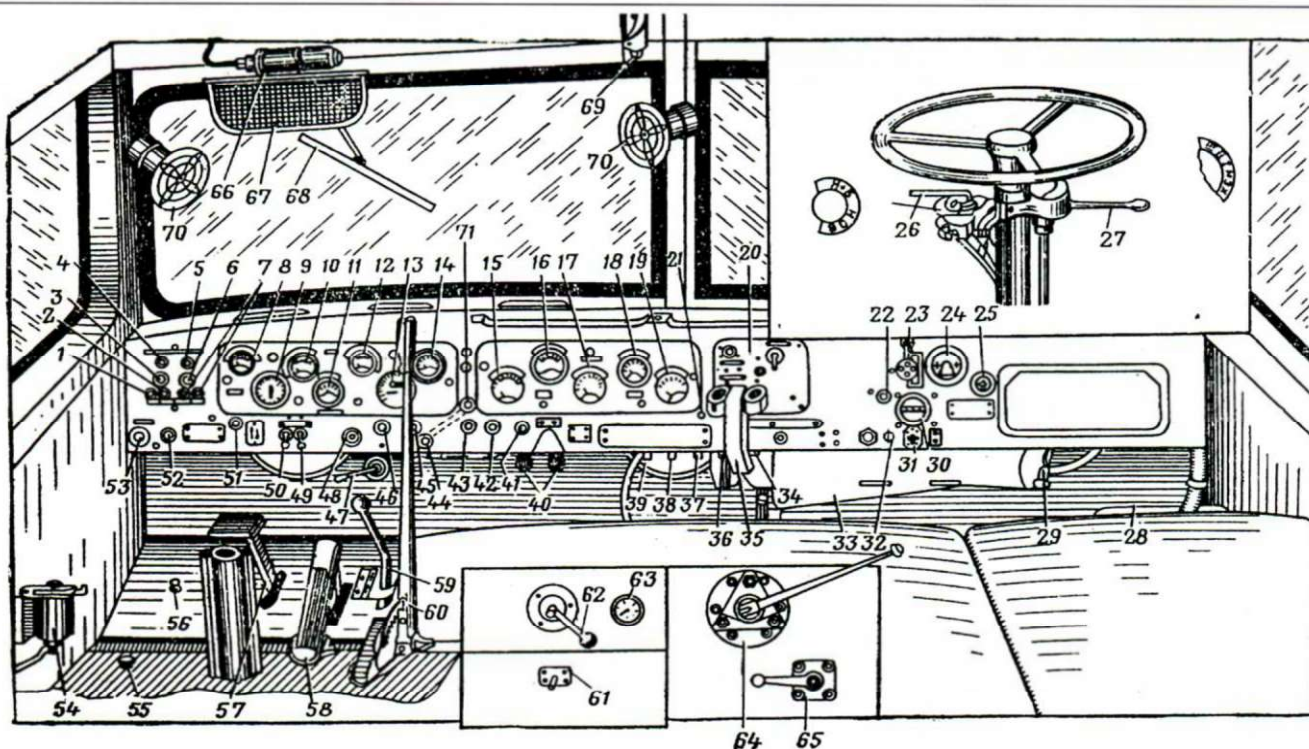
среднего
выпуска



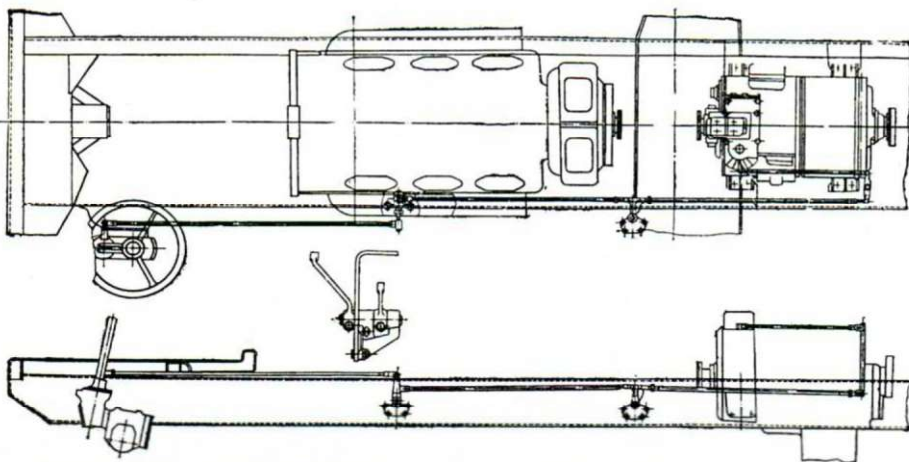


Масштаб 1 : 35

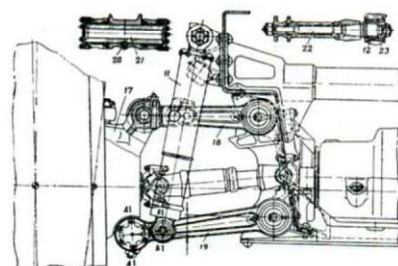




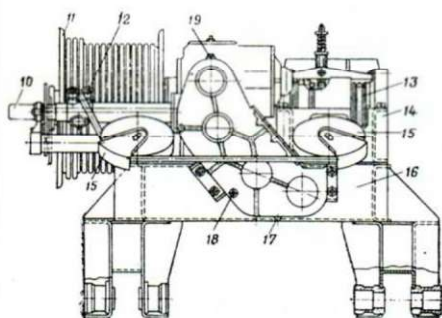
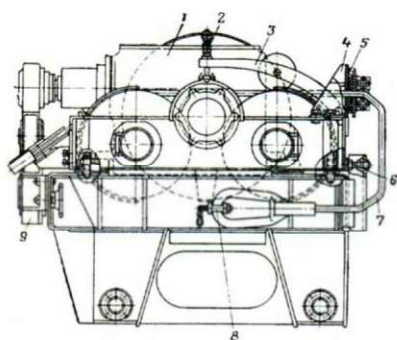
Интерьер кабины, рисунок из руководства по технической эксплуатации.



Рама, чертёж из инструкции по технической эксплуатации.



Детализовка переднего моста тягача.



Лебедка

Технические характеристики

	МАЗ-535	МАЗ-537
производитель	МАЗ	МАЗ
тип	тяжелый тягач	тяжелый тягач
колесная формула	8x8	8x8
масса, кг	18 975	21 600 - 23 000
длина, мм	8780	8960
ширина, мм	2805	2885
высота, мм	2915	2880
колесная база, мм	5750	6050
ширина колеи, мм	2150	2220
двигатель	дизель Д-12А-375	дизель Д-12А-525
мощность двигателя, л.с.	375	525
запас хода, км	300	650
скорость максимальная, км/ч		
- без прицепа	60	55 - 60
- с прицепом	20 - 40	20 - 40
емкость топливного бака, л	700	840
экипаж, чел.	2	2
год принятия на вооружение	1958	1960

Массы модификация тягача МАЗ-537

	МАЗ-537	«Г»	«Д»	«В»	«Э»	«П»
масса тягача, т	21,6	22,3	23	21,6	21,6	22,72
масса нагрузки, включая прицеп, т	65	68	65	40	68	75
общая масса, т	87	90	88	62	90	97

Интерьер кабины



Для тягачей «среднего» выпуска характерно наличие двух вентиляционных лючков в передней стенке кабины.



Передний бампер и буксирный узел.



Дизельный двигатель Д-12А



Оранжевый Красный

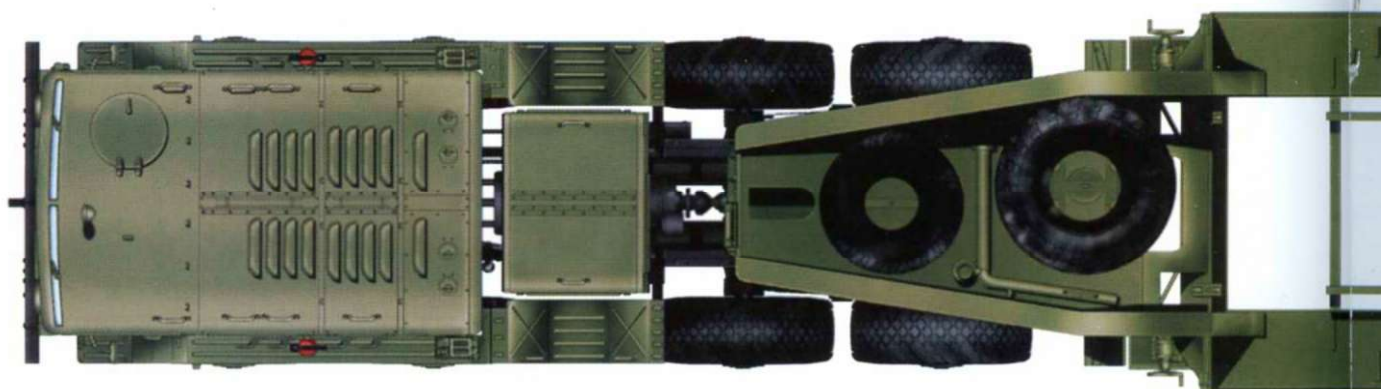


Серебристый

Черный

Полуприцеп МАЗ/ЧМЗАП-
тивно представлял собой
т, а нагрузку он способен
полуприцепа смонтирован
ством которых полезная
нагрузку можно затянуть

Тягачи
личные



МАЗ-537Г

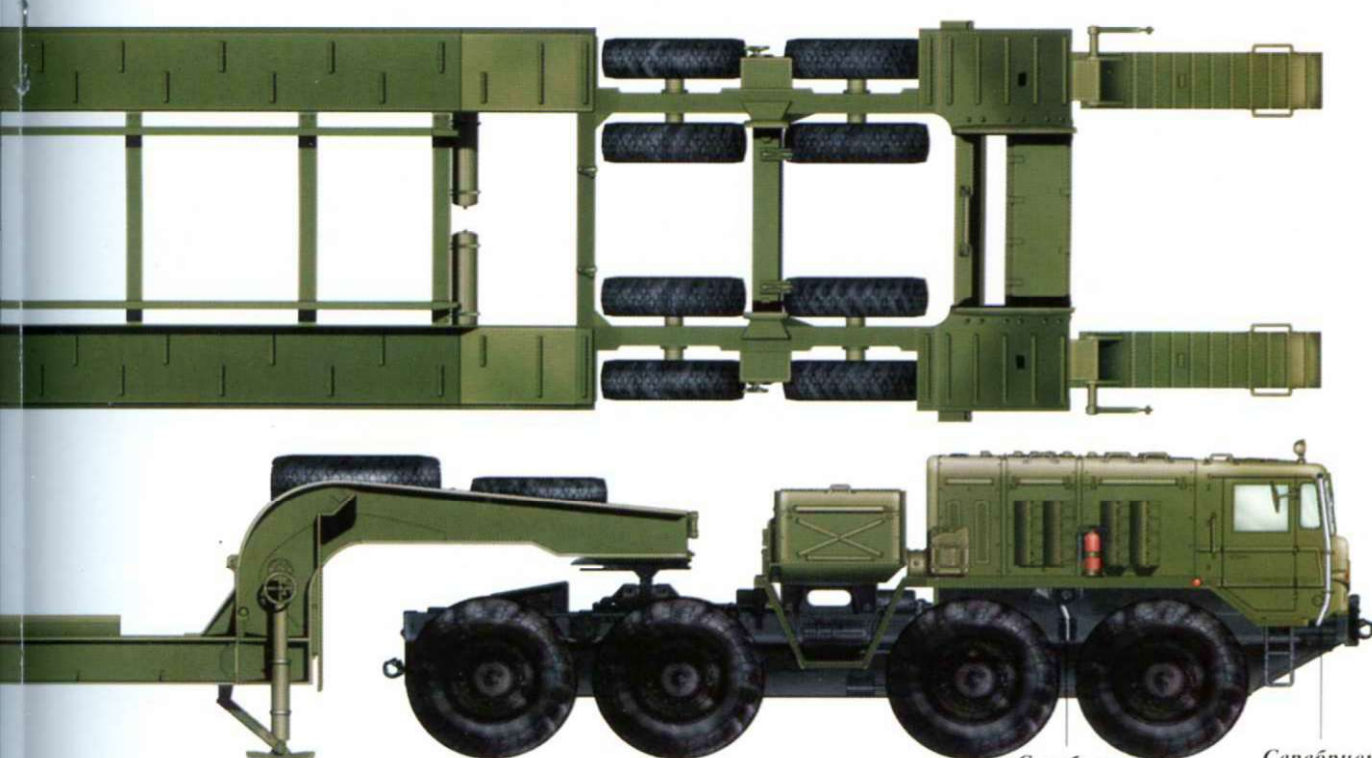


Задняя часть рамы
и «пятое колесо» -
буксировочное уст-
ройство.

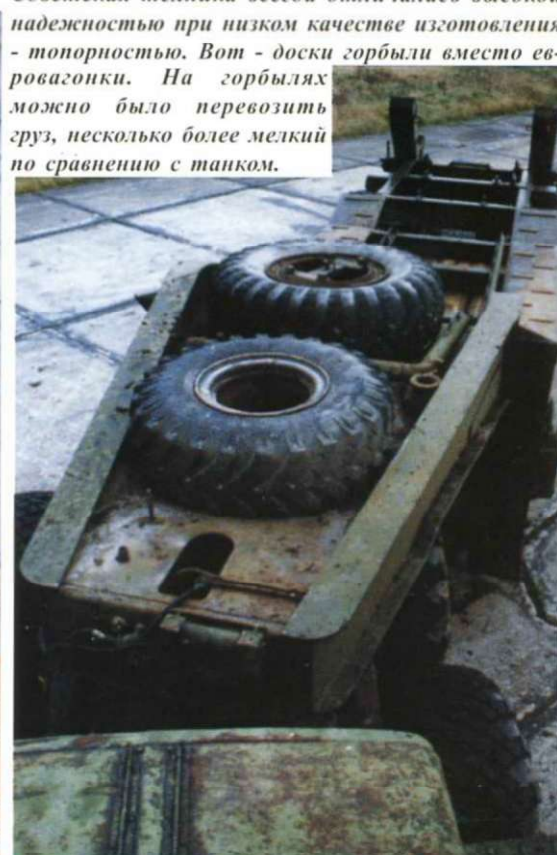


ЗАП-5247Г - стандартный прицеп тягача МАЗ-537. Прицеп конструкцией жесткую Н-образную раму. Масса полуприцепа составляет 18 тонн, способен выдержать аж в 50 т! Восемь колес о двух осях!!!! В задней части прицепа две подвижные в вертикальной плоскости подурамны, посредством которых нагрузка забирается на полуприцеп или покидает его. Полезную нагрузку на полуприцеп посредством лебедки, установленной на тягаче.

Тягачи и трейлеры красились в различные оттенки зеленого цвета.



Серебристый
Советская техника всегда отличалась высокой надежностью при низком качестве изготовления - топорностью. Вот - доски горбыли вместо евровагонки. На горбылях можно было перевозить груз, несколько более мелкий по сравнению с танком.

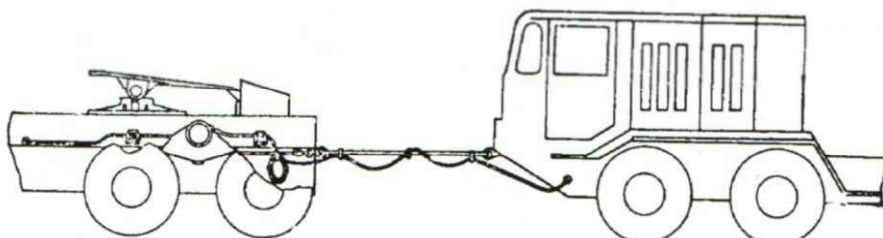




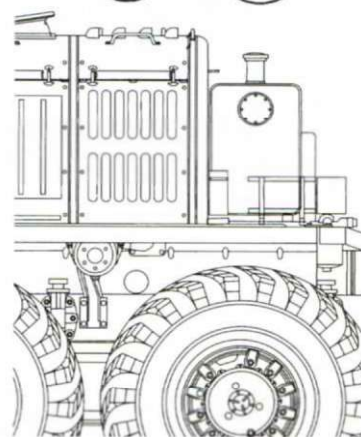
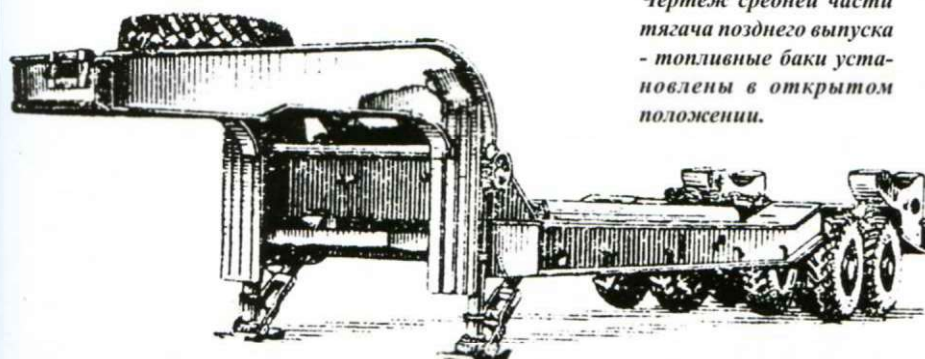
Заливочные горловины топливного бака расположены в задней части моторного отделения. В крыше кабины сделан круглый люк. Через открытый люк видна лебедка. На фото внизу открыты капоты двигателя.



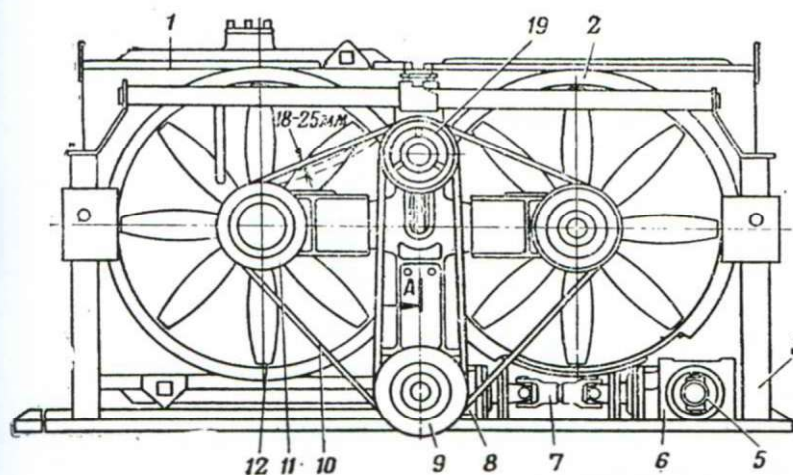
При буксировки одного тягача МАЗ-537 другим сжатый воздух в тормозную систему буксируемой машины подавался от тягача-буксировщика.



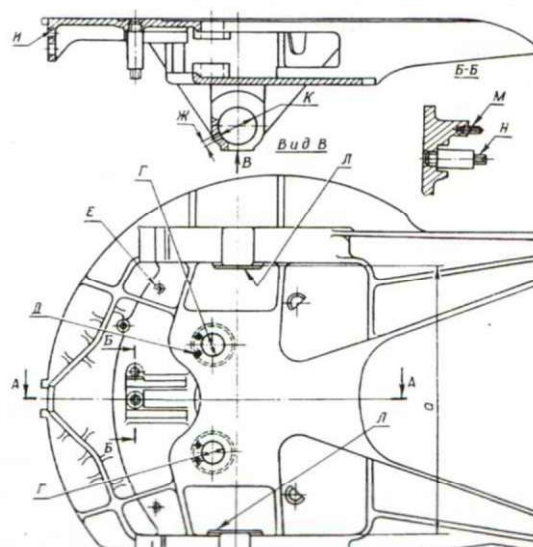
Чертеж средней части тягача позднего выпуска - топливные баки установлены в открытом положении.



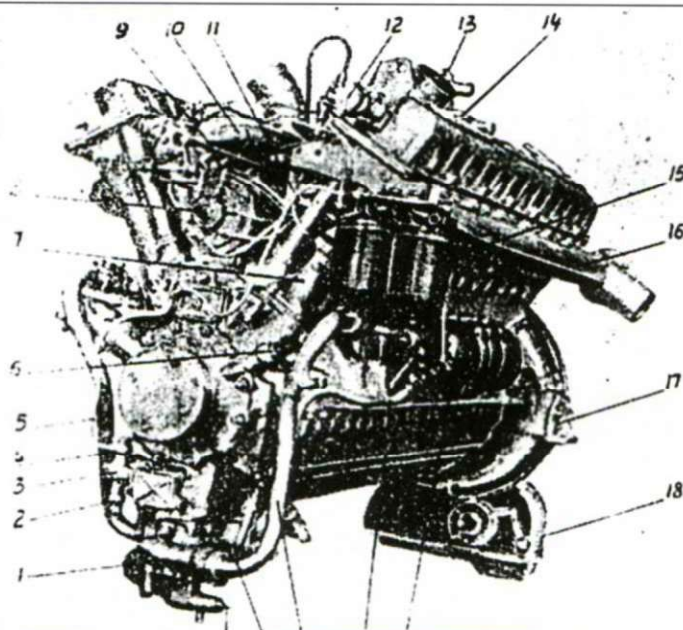
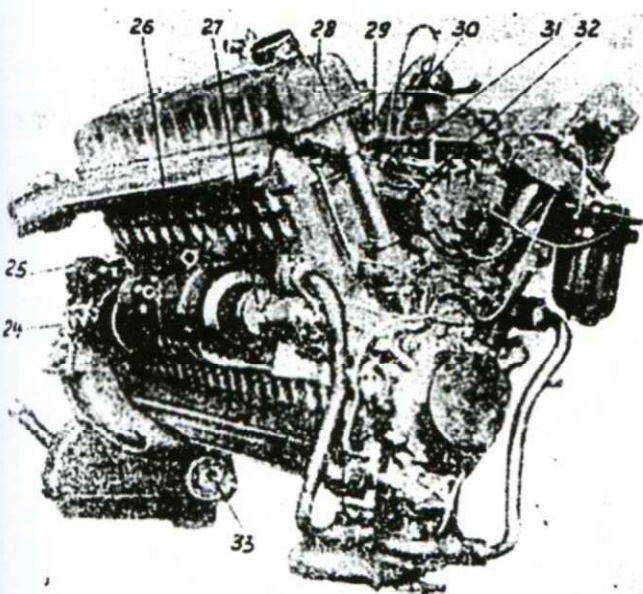
Полуприцеп МАЗ/ЧМЗАП-5247Г.



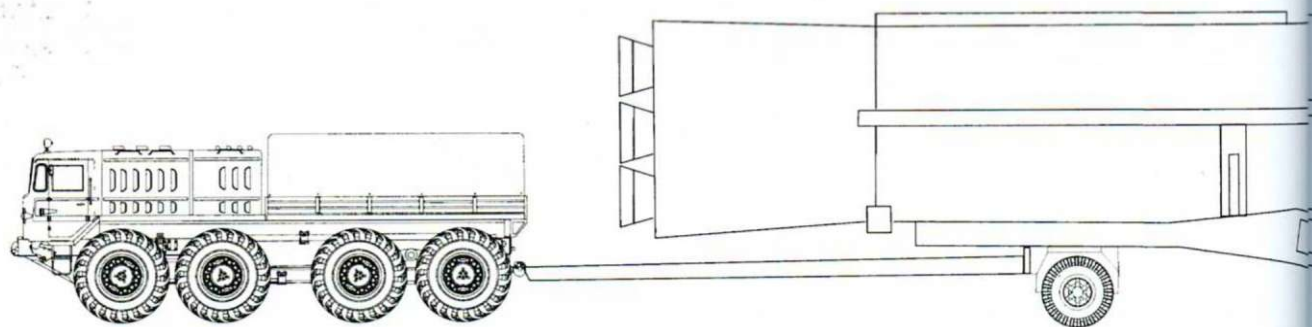
Вентиляторы системы охлаждения.



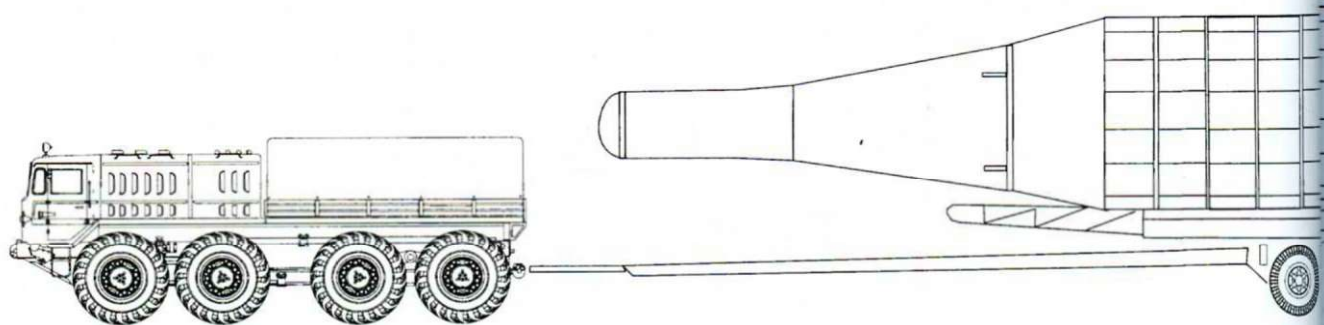
Цепное устройство - «седло»



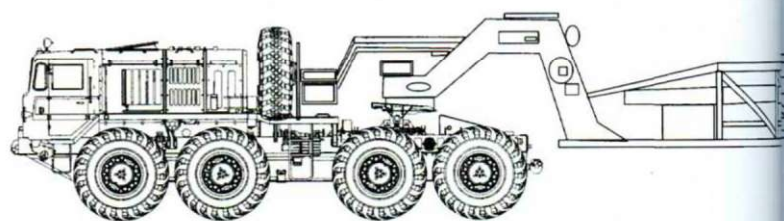
Дизельный двигатель Д-12А



МАЗ-535А с ракетой Р-36 (8К69) на полуприцепе



МАЗ-535А с ракетой Р-36 (8К67) на полуприцепе

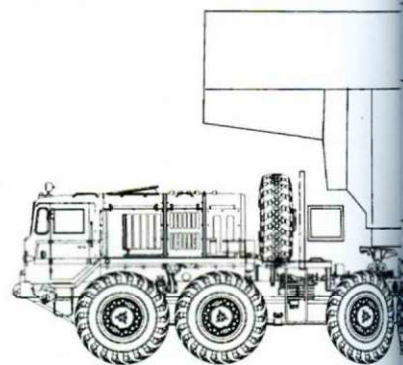


**МАЗ-537Э
с транспортно-перегрузочным агрегатом ТПК**

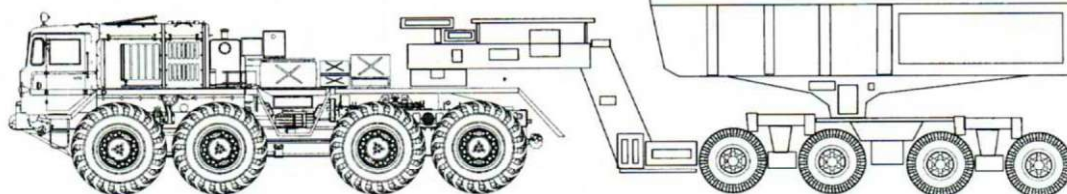
Ракетные Войска Стратегического Назначения

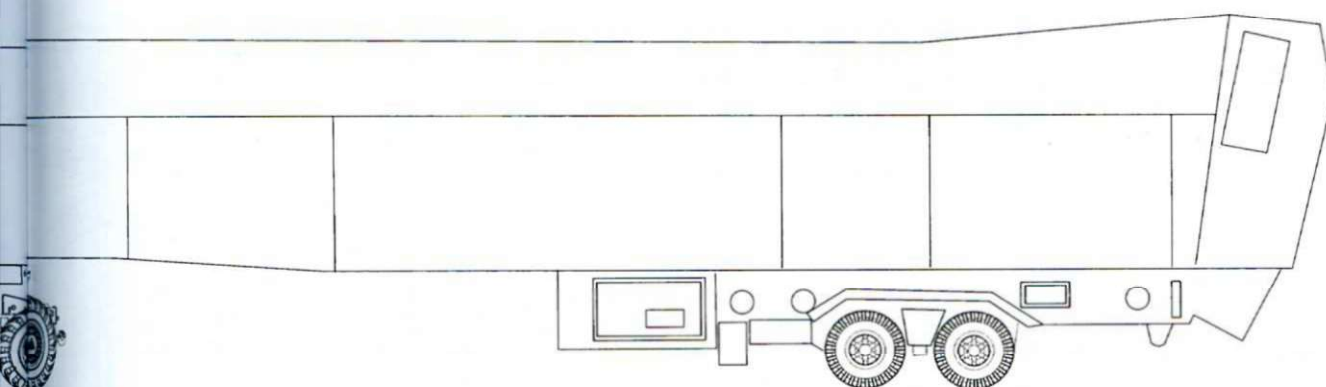
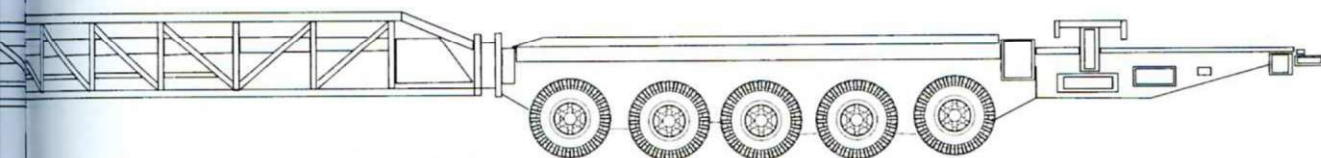
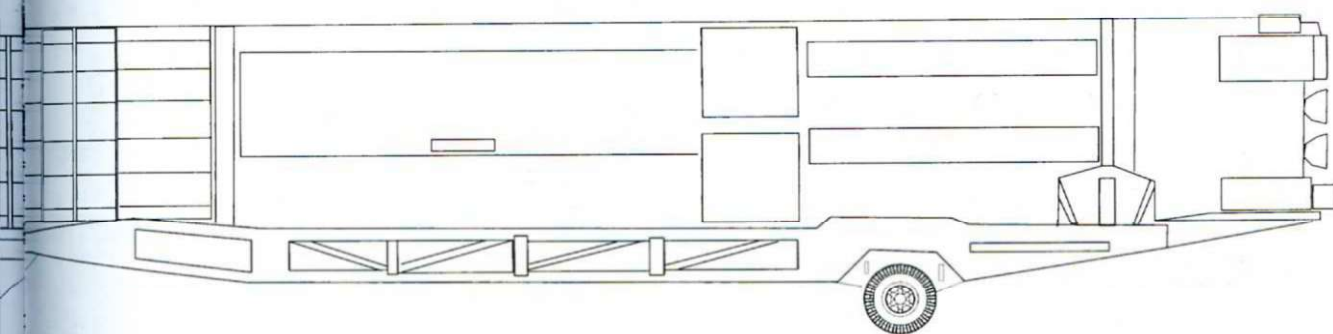
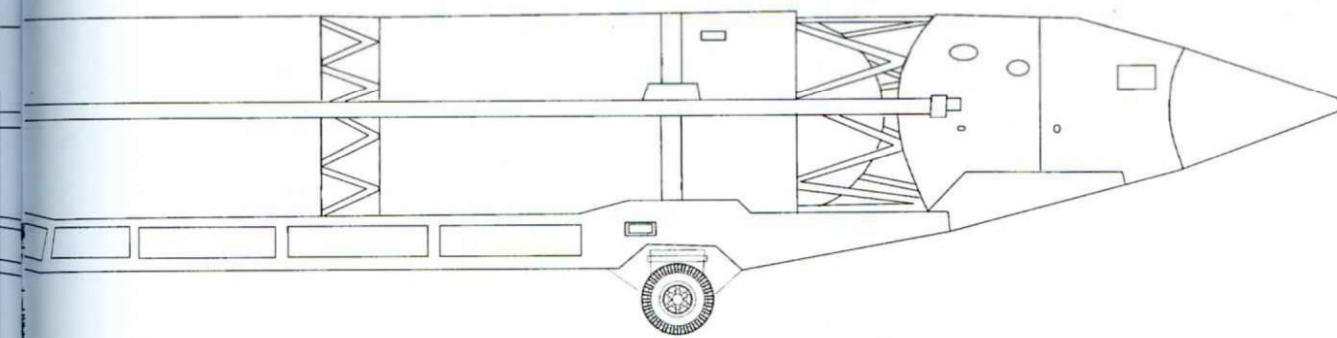
Полуприцепы и тягачи МАЗ-535/537

В частях РВСН использовались полуприцепы различного типа, предназначенные для перевозки баллистических ракет. Данные схемы не претендуют на полноту охвата автомобильной и ракетной техники РВСН, они лишь дают представление о размерах ракет, тягачей и полуприцепов. Схемы выполнены исключительно на основе фотографий.

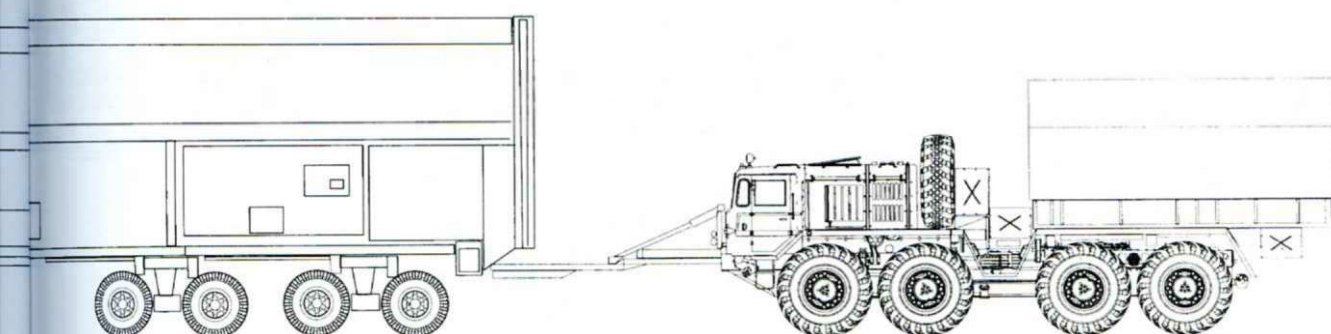


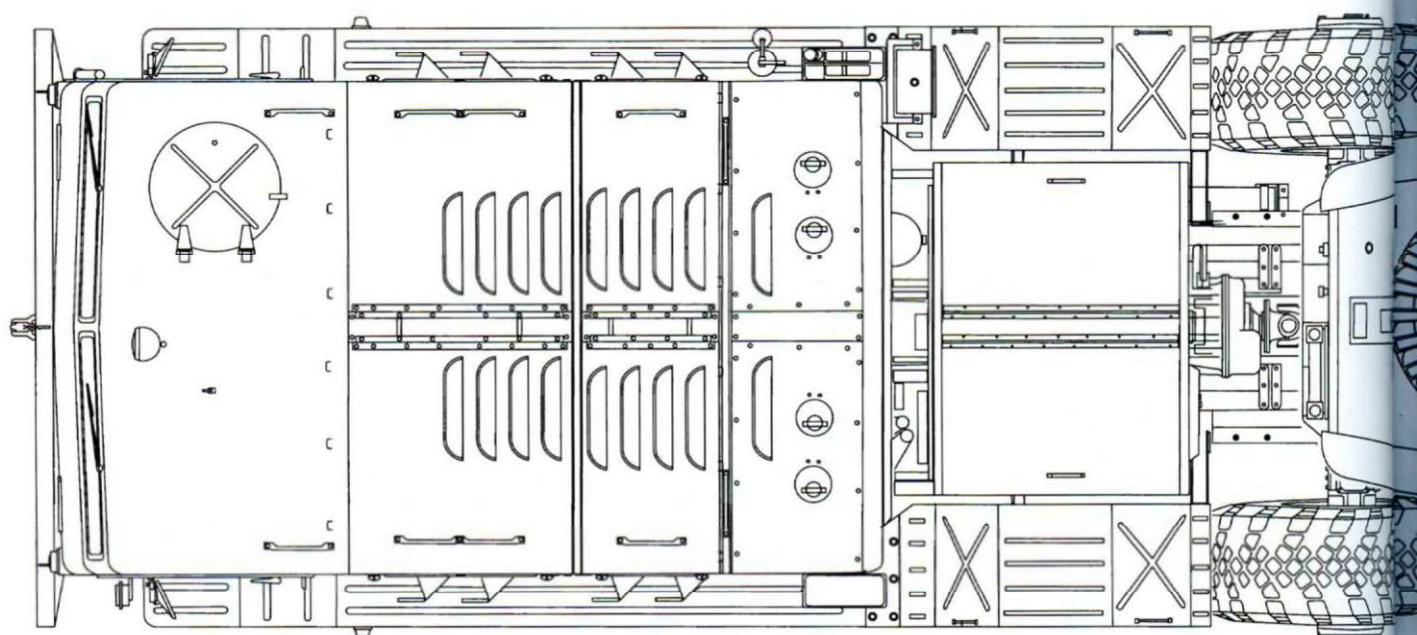
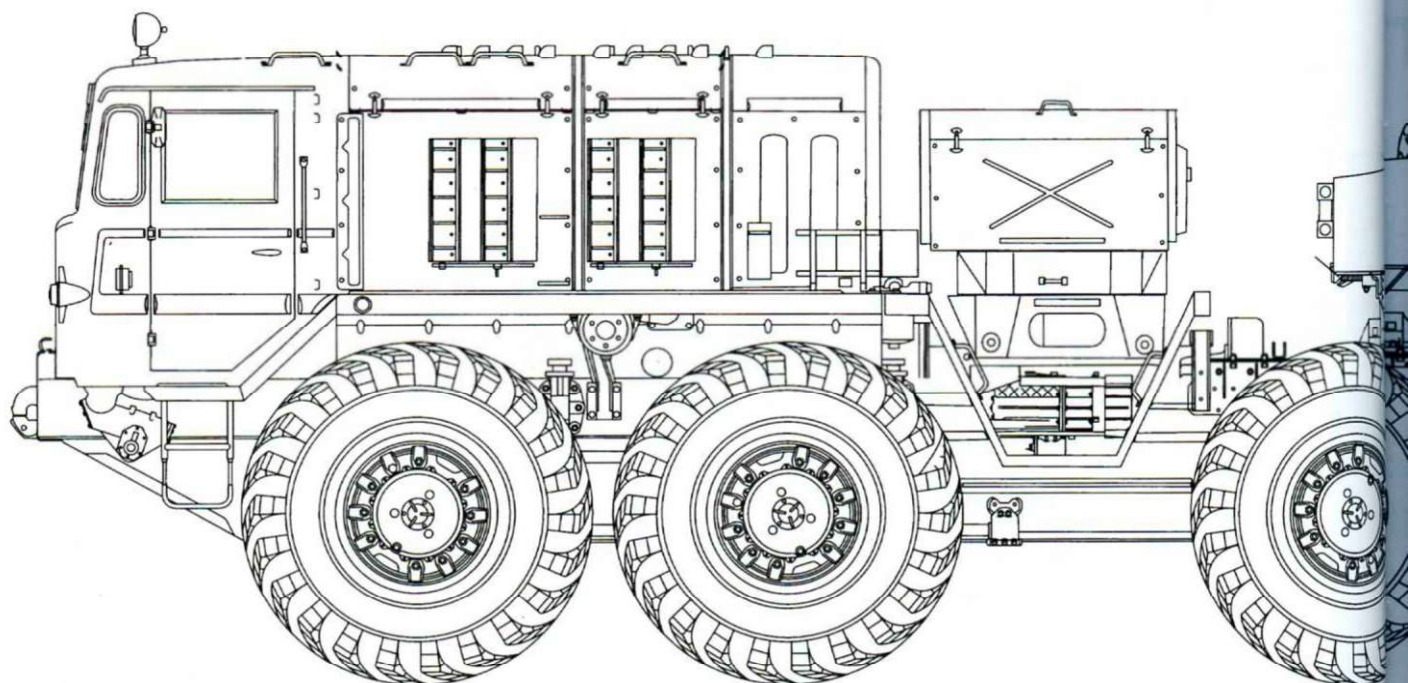
Тянувший тягач МАЗ-537Э и толкающий тягач МАЗ-537Э/А с транспортно-пусковым контейнером межконтинентальной баллистической ракеты





МАЗ-537Э с двухосным полуприцепом УПТК-2



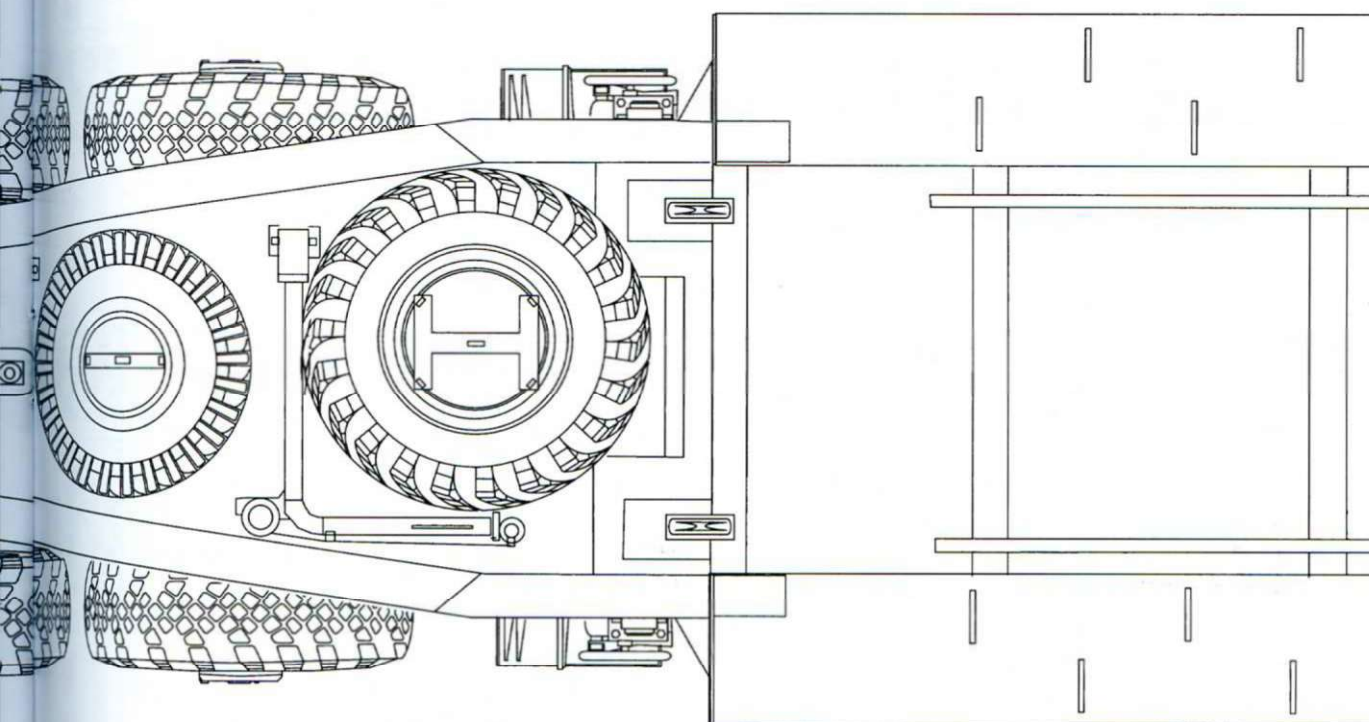


Масштаб 1 : 35

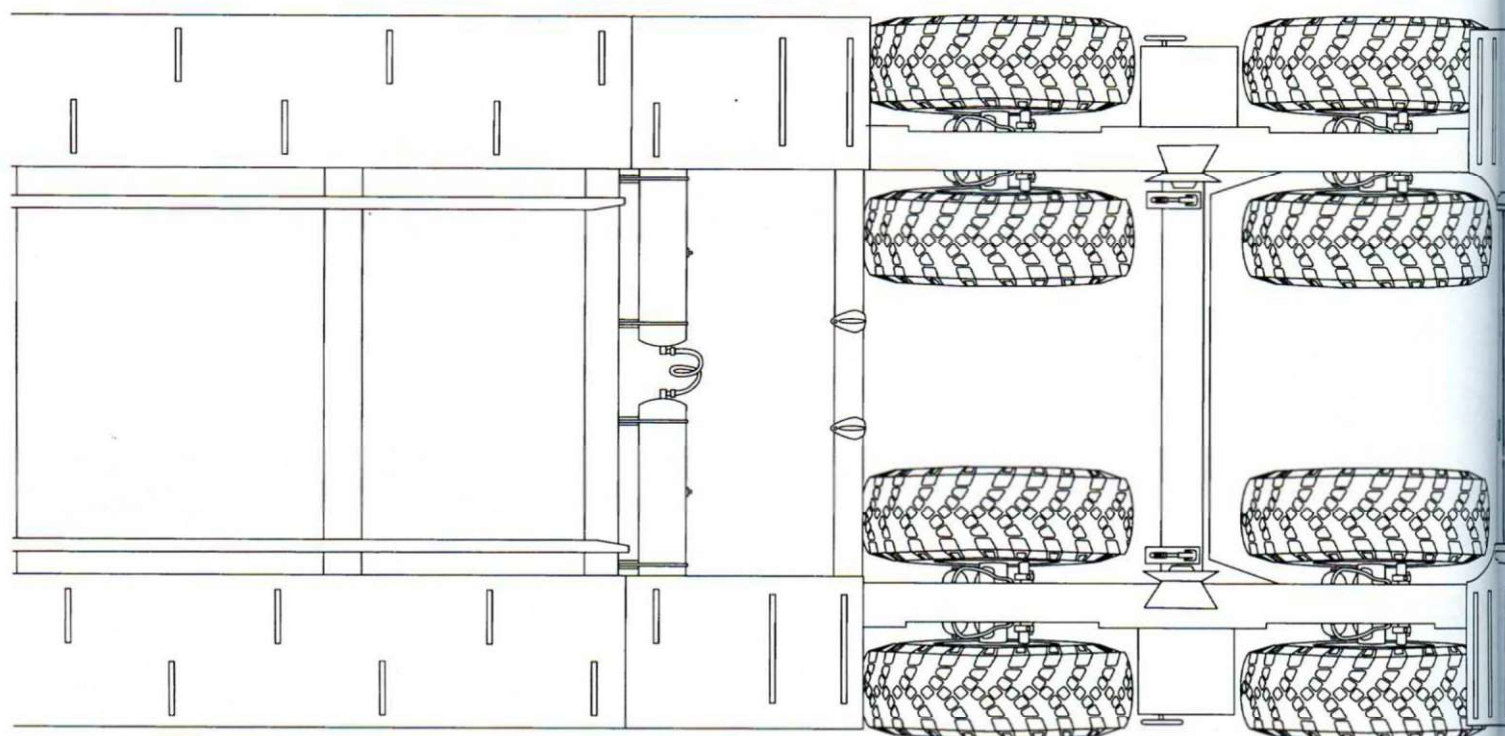
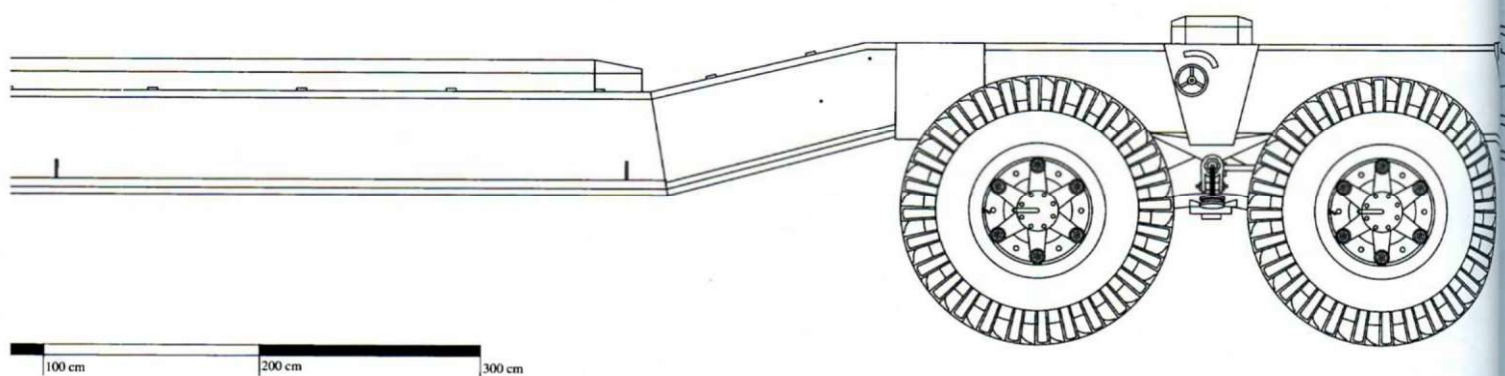


МАЗ-537Г

**среднего
выпуска**

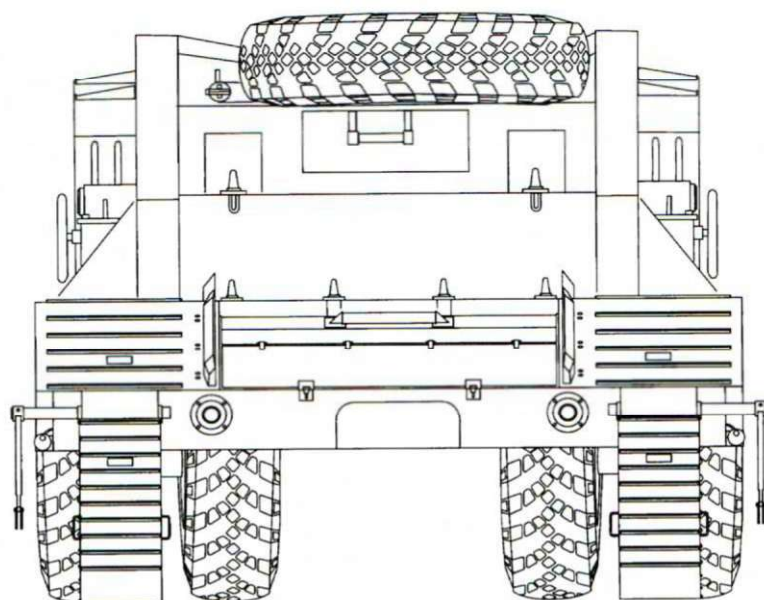
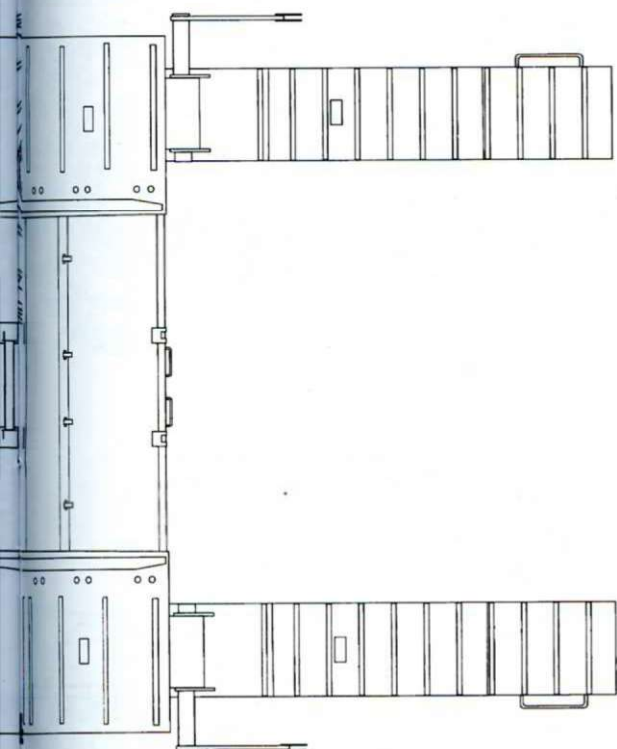
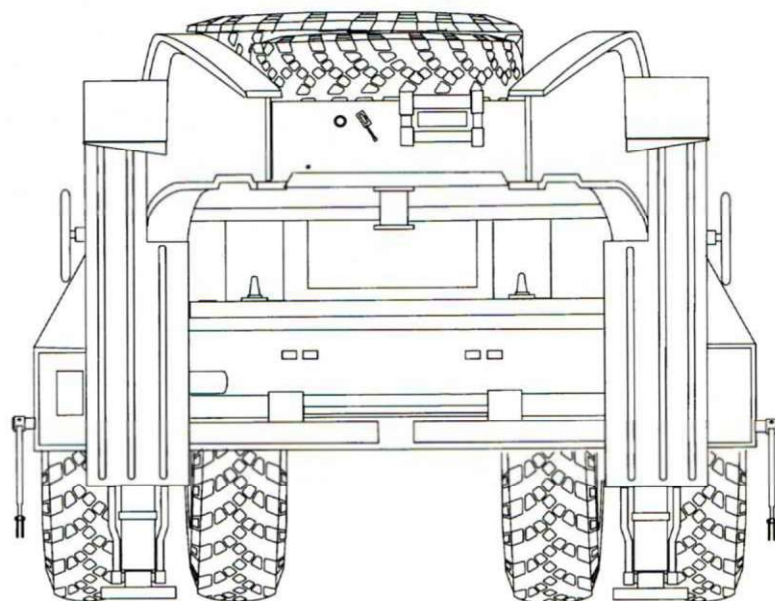
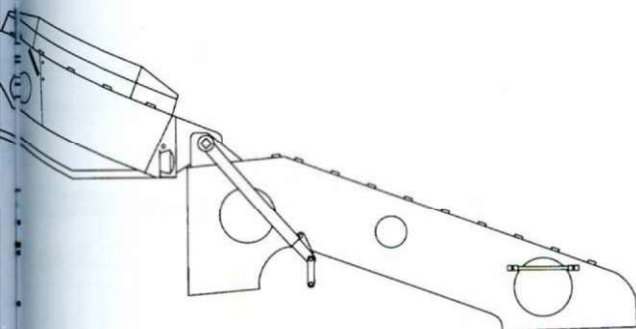


МАЗ-537Г + трейлер ЧМЗА

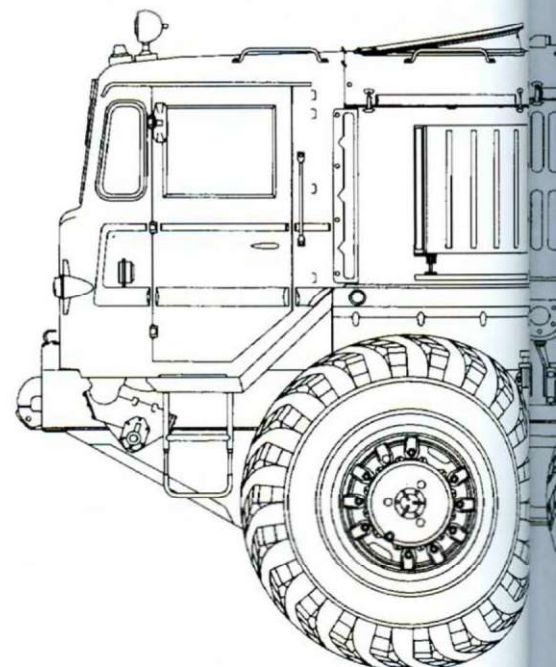
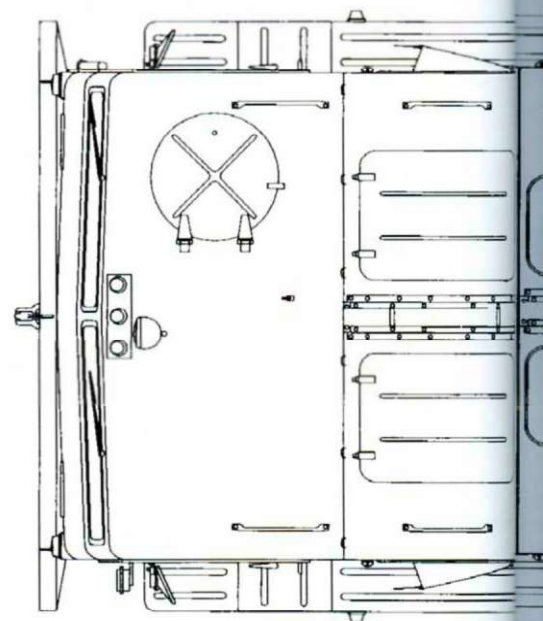
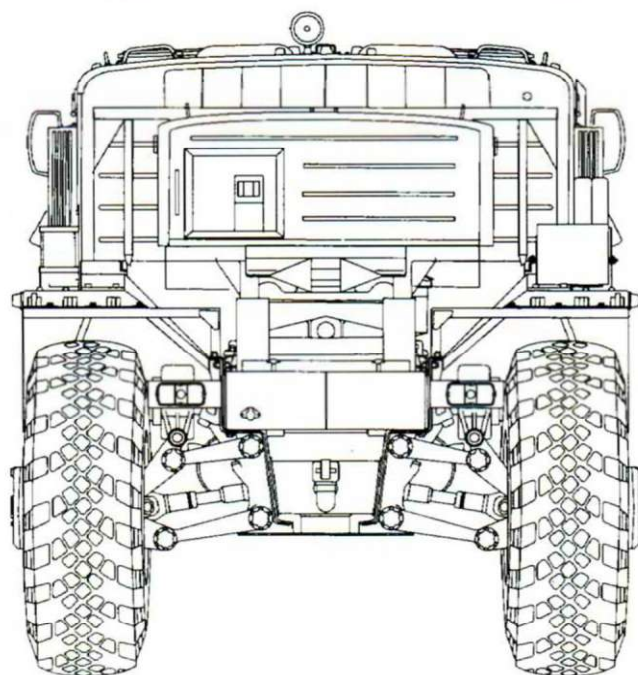
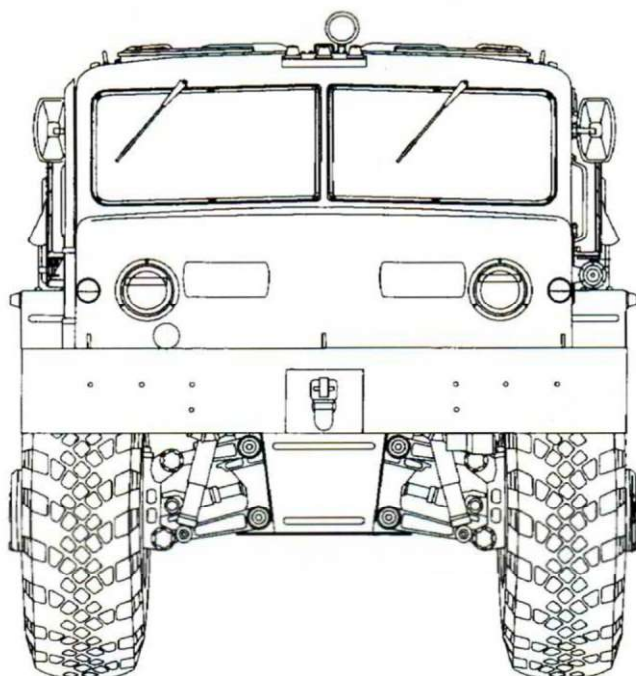


Масштаб 1 : 35

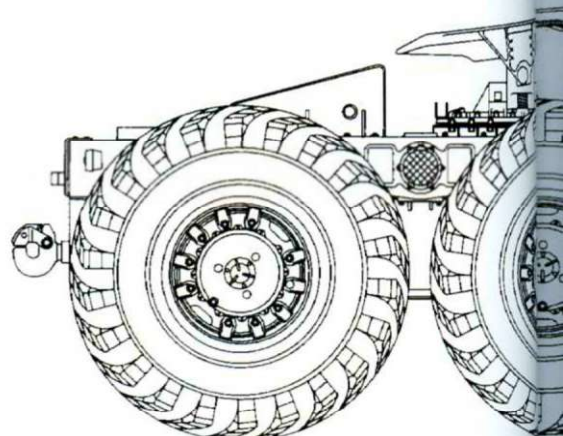
15247Г

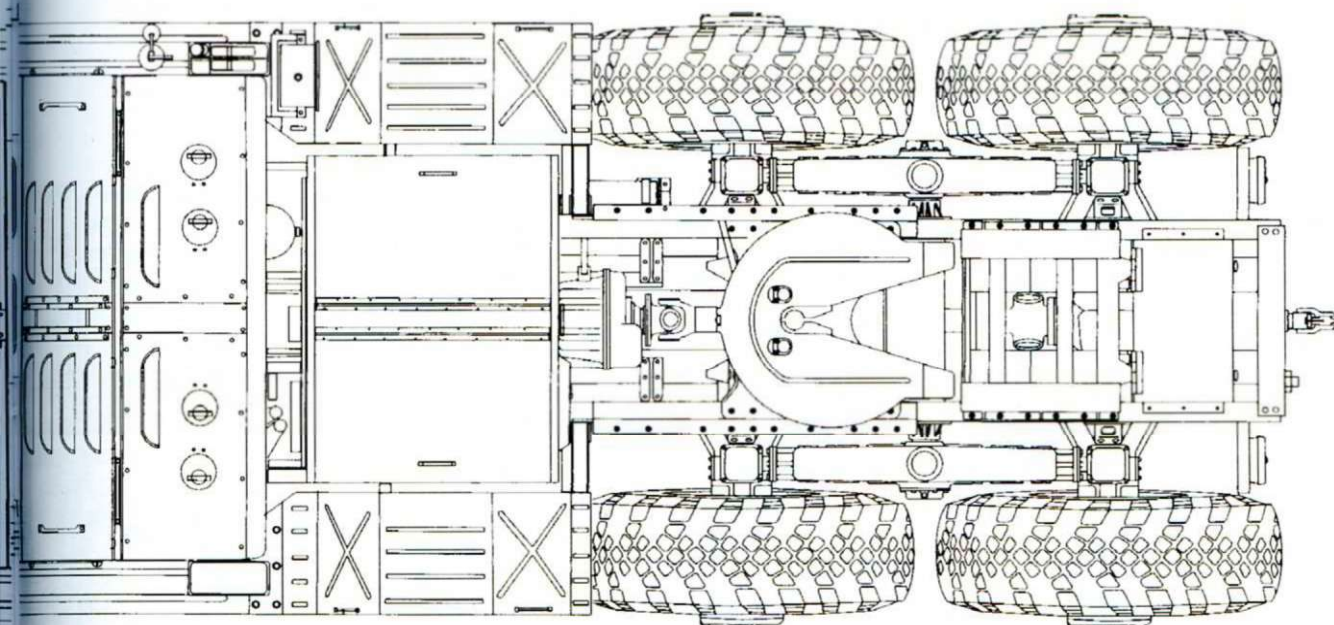


**МАЗ-537Г
позднего выпуска
с V-образной
подножкой
от машин
среднего
выпуска**

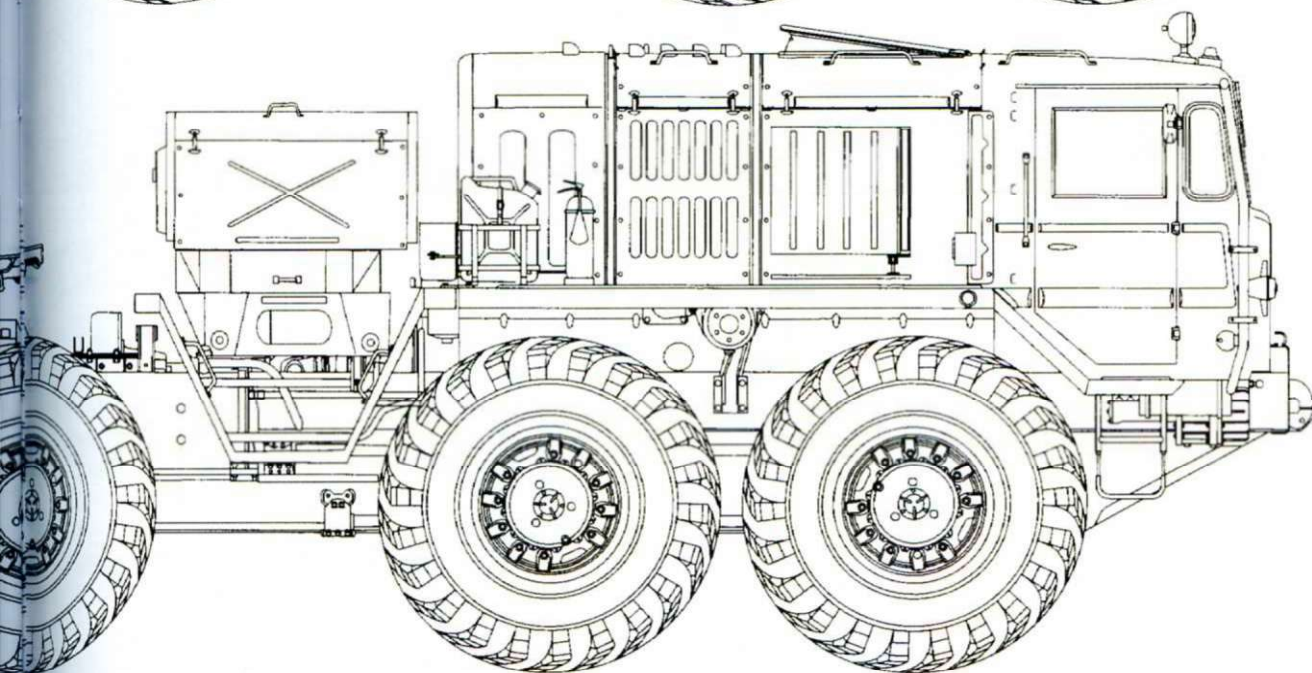
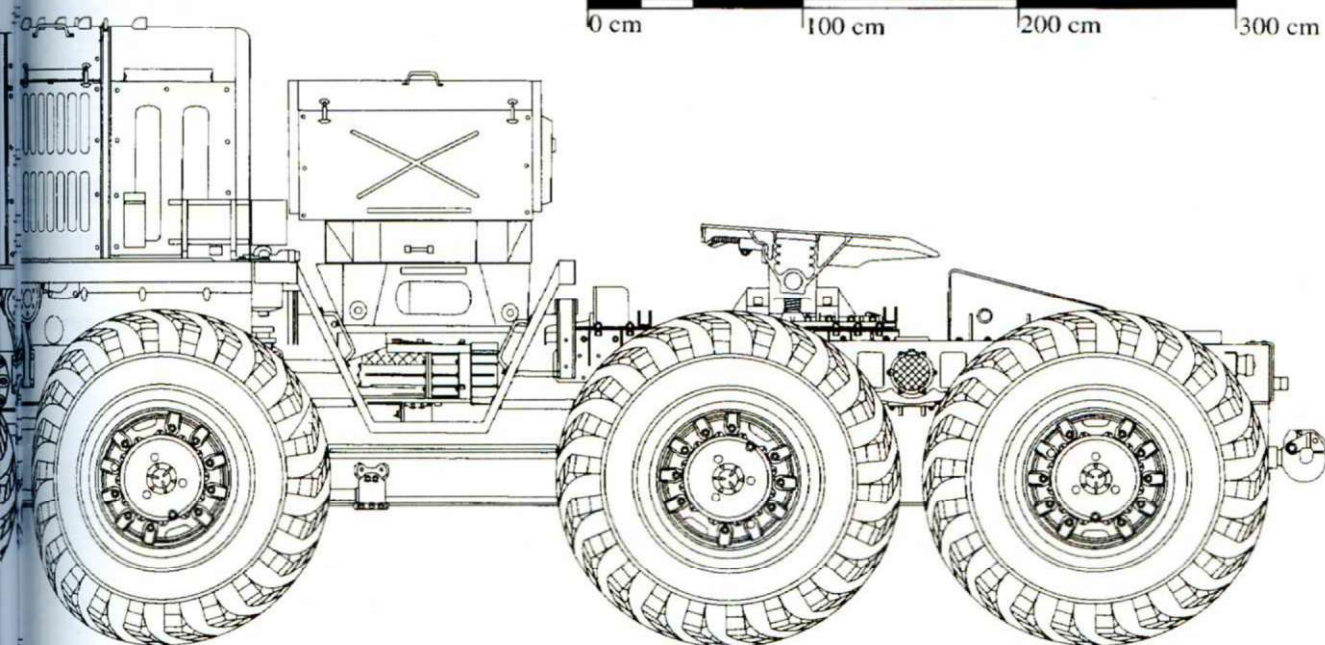


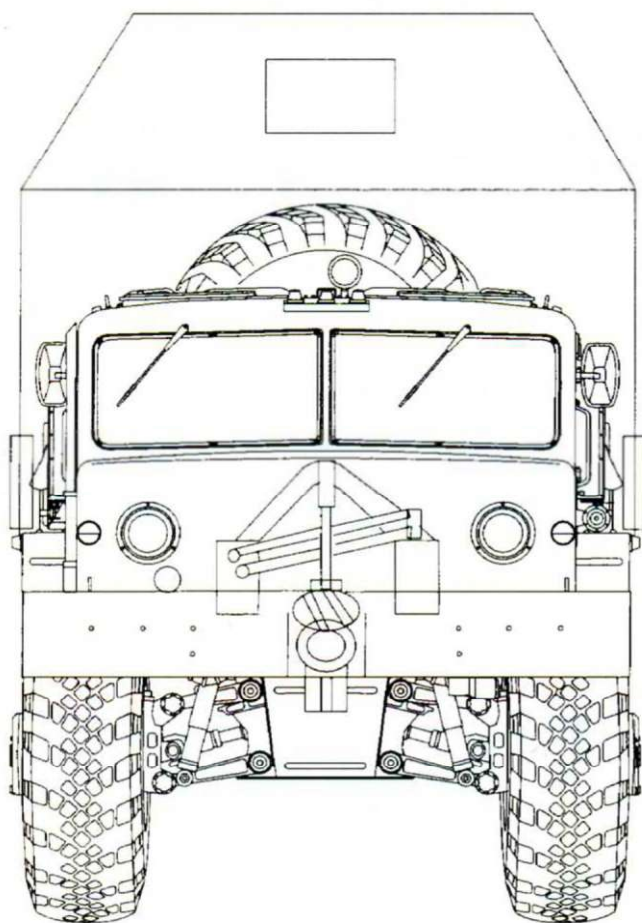
Масштаб 1 : 35



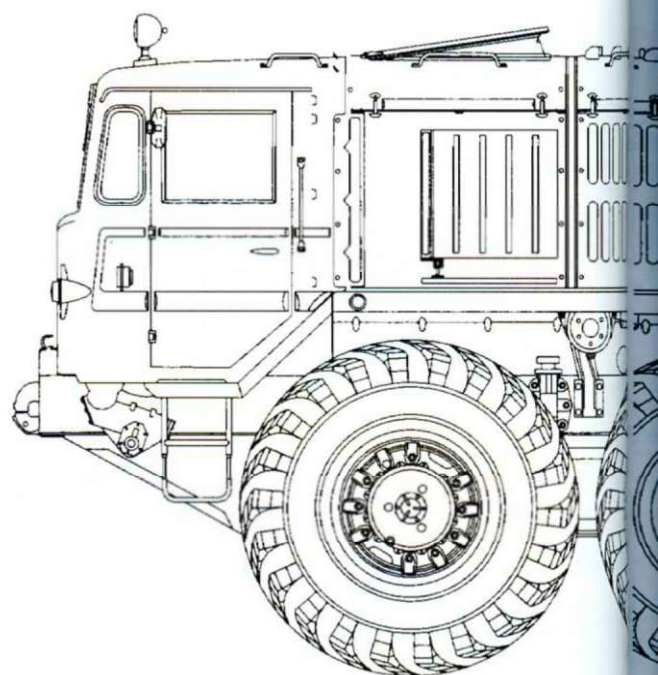


0 cm 100 cm 200 cm 300 cm



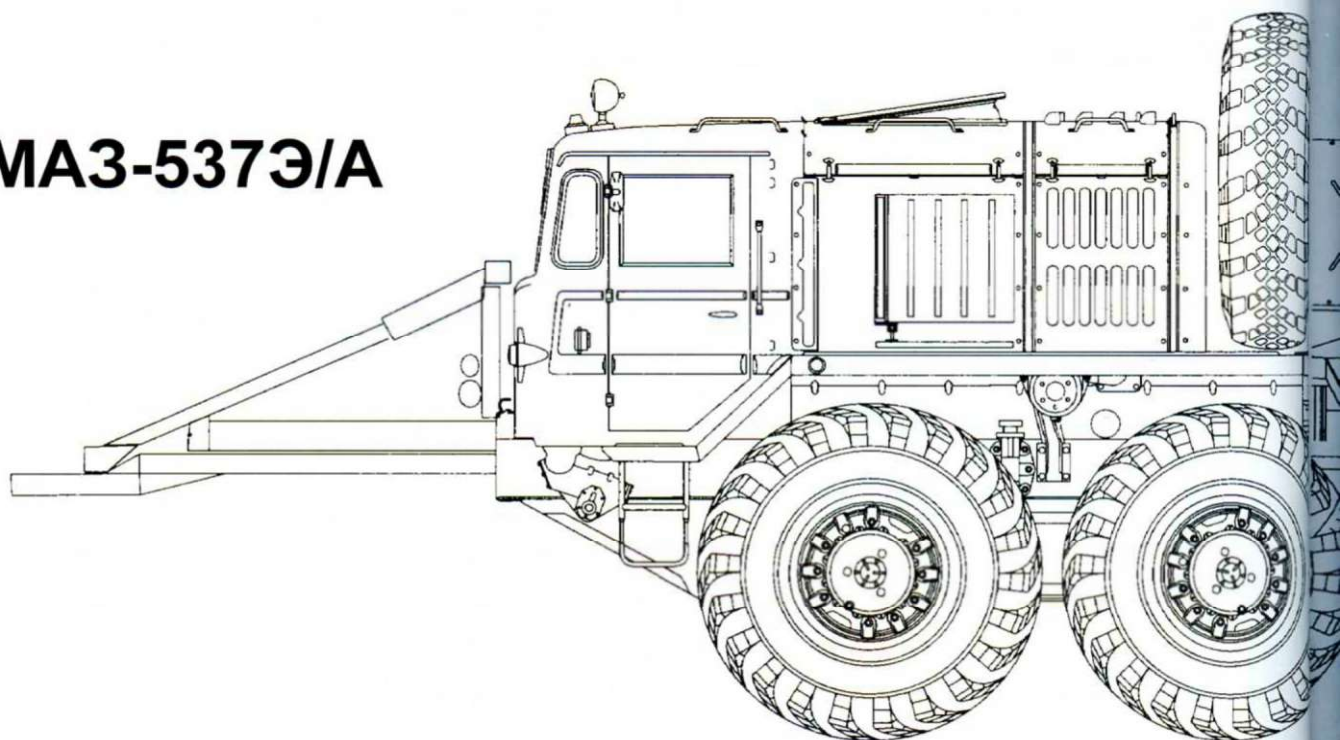


МА3-537Э/А

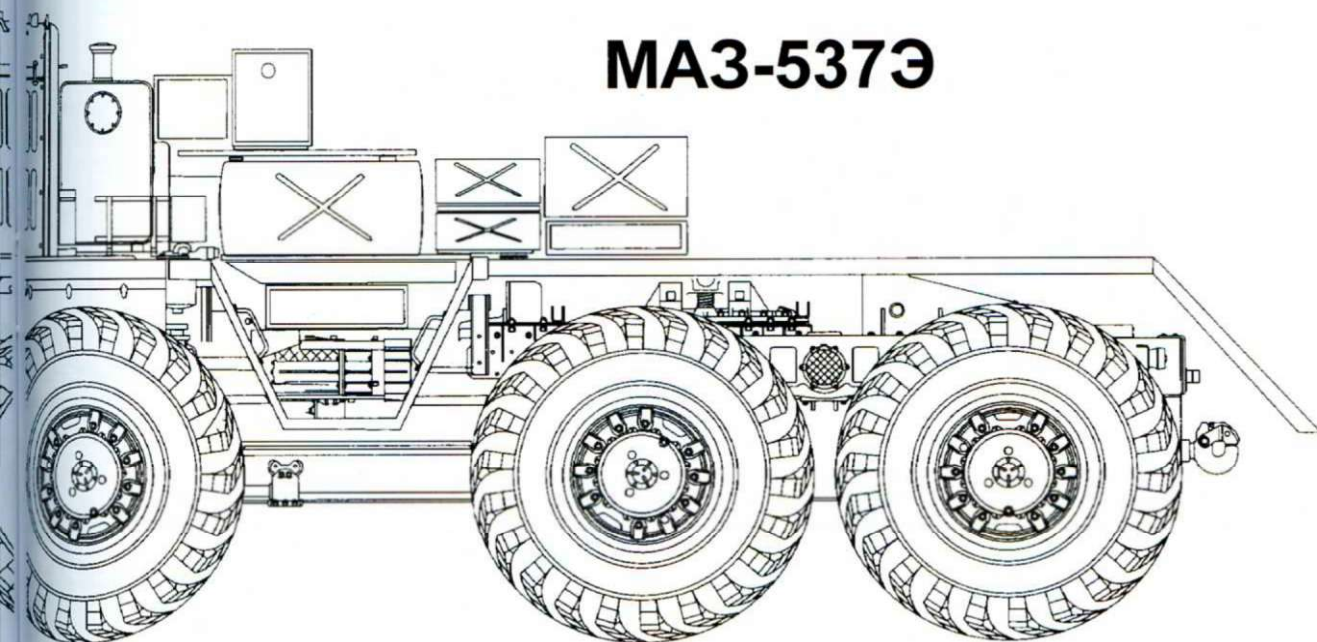


**Тягачи с внешними
для машин средней,**

0 cm 100 cm 200 cm

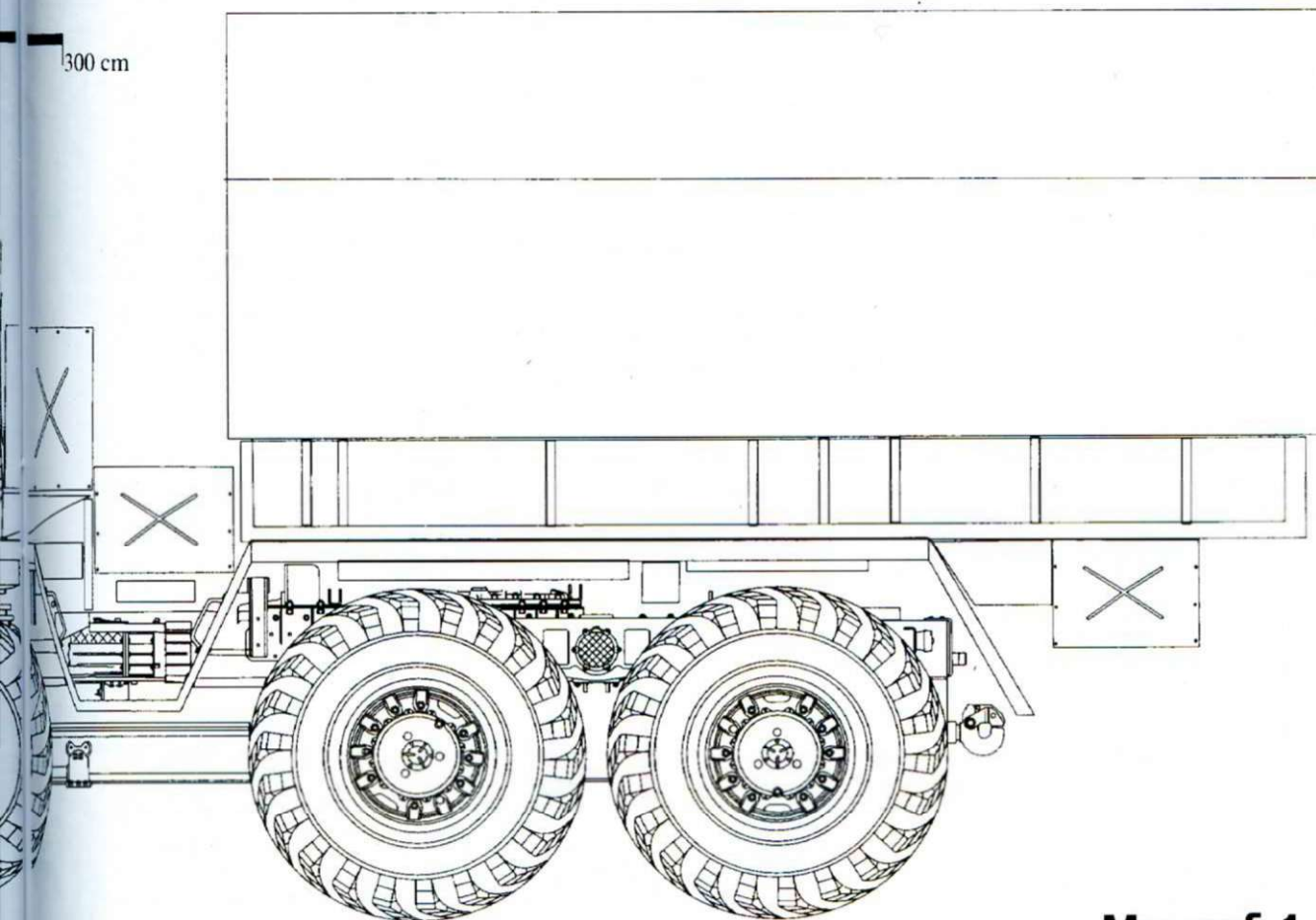


МАЗ-537Э



с отличиями, характерными
для позднего и очень позднего выпусков.

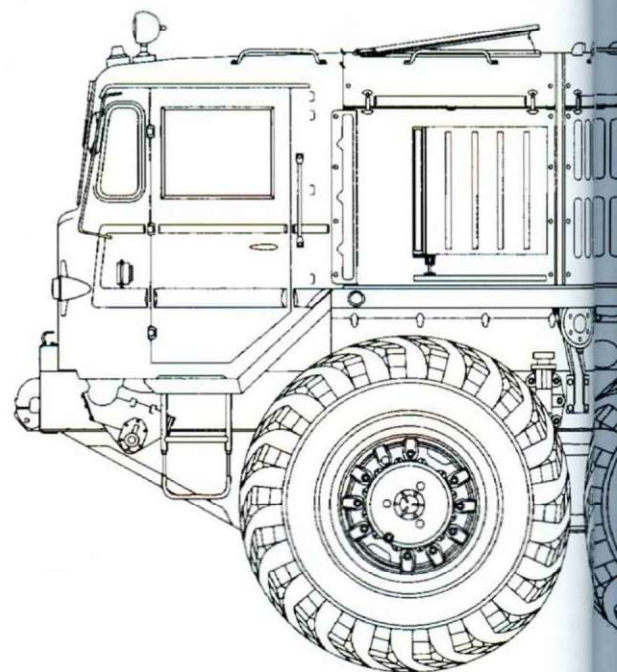
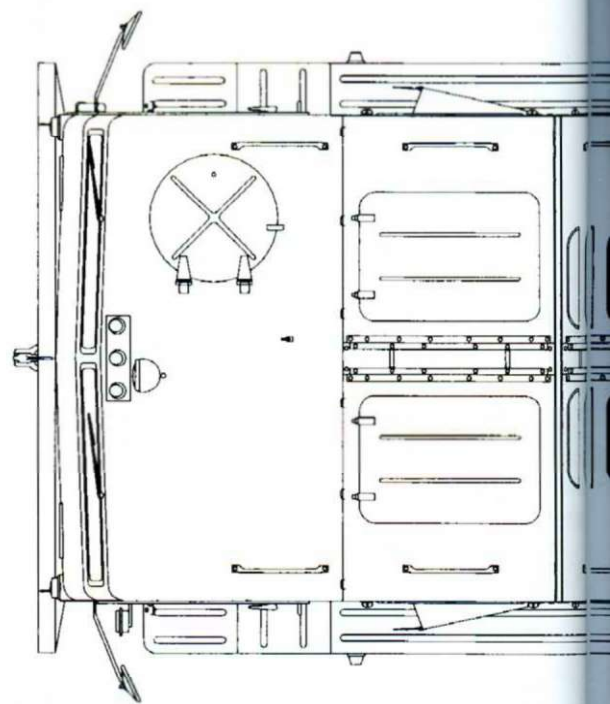
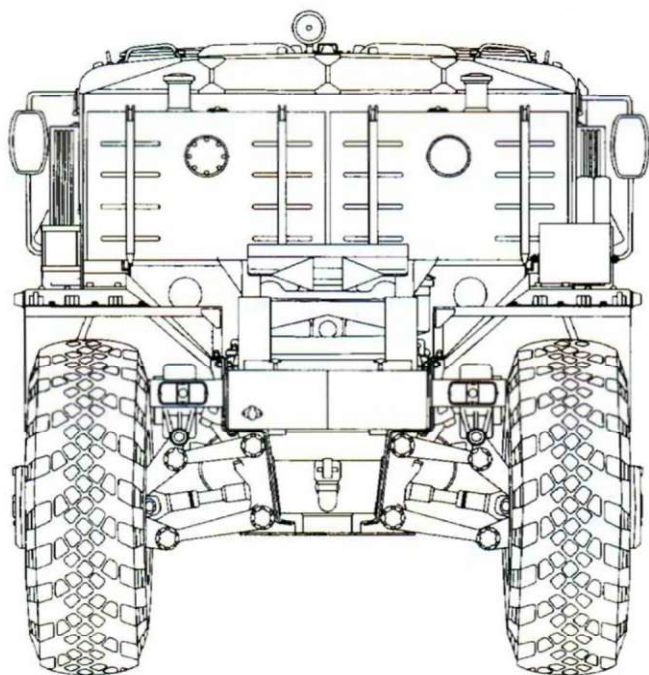
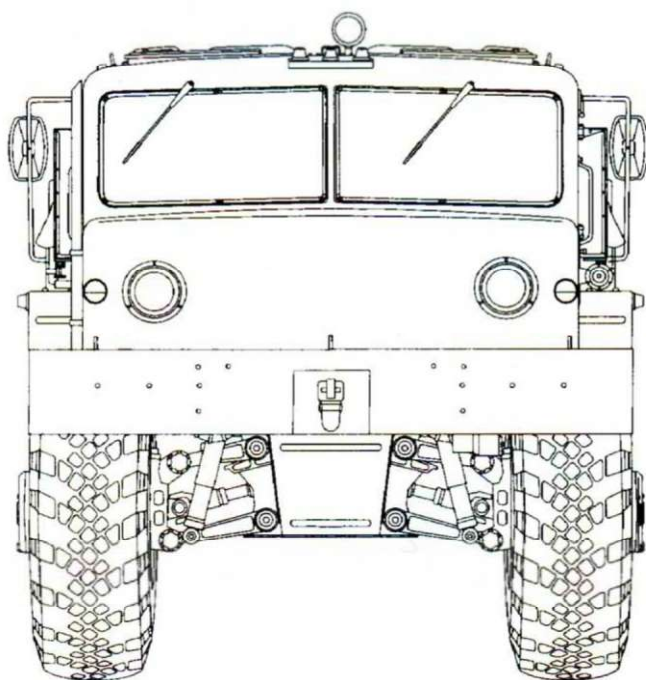
300 cm



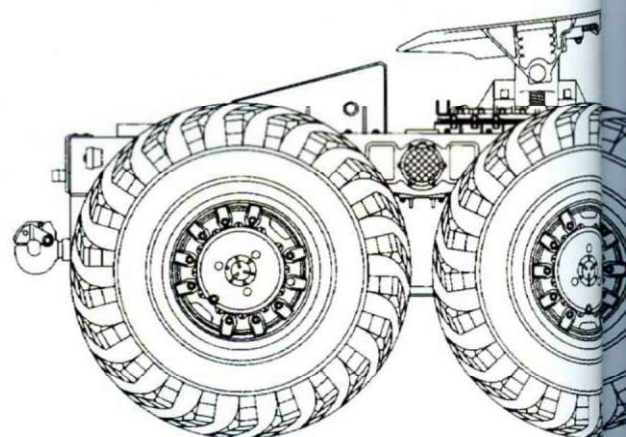
Масштаб 1 : 35

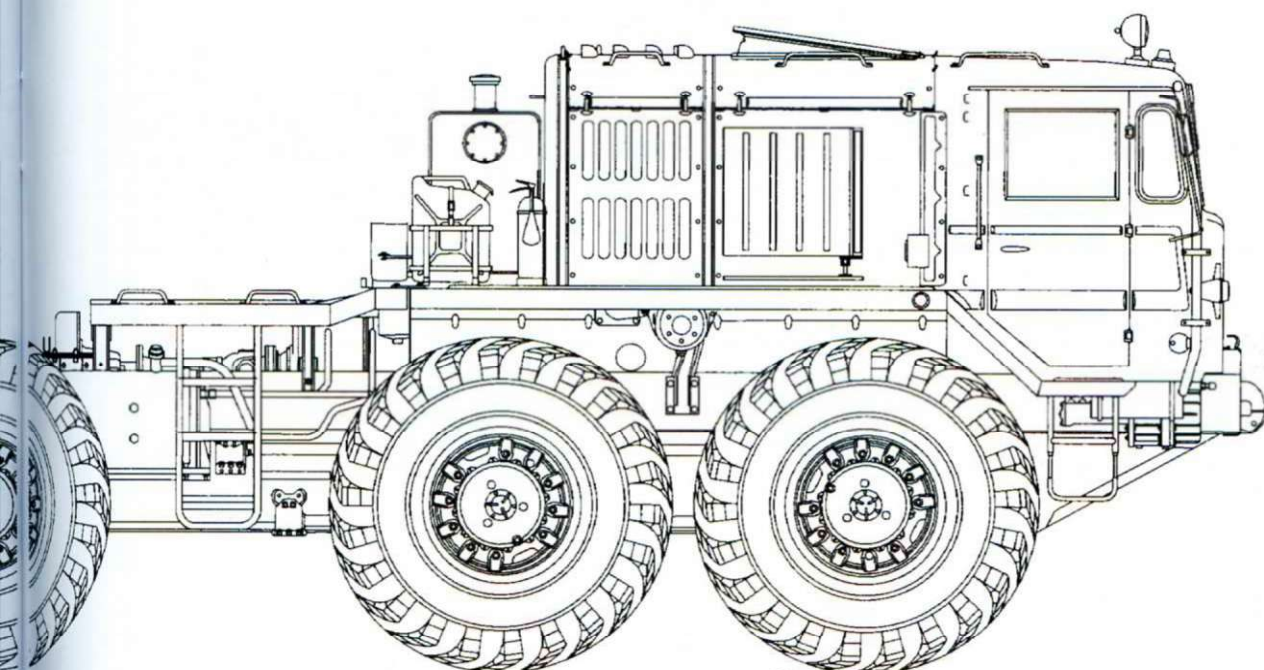
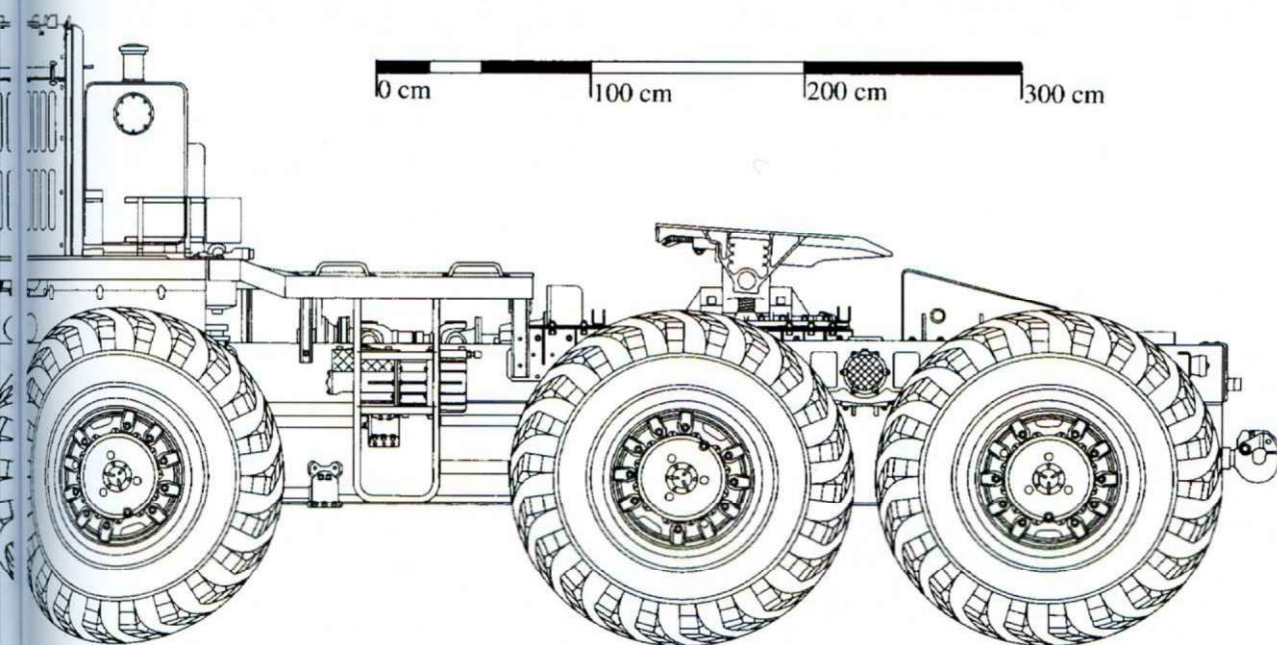
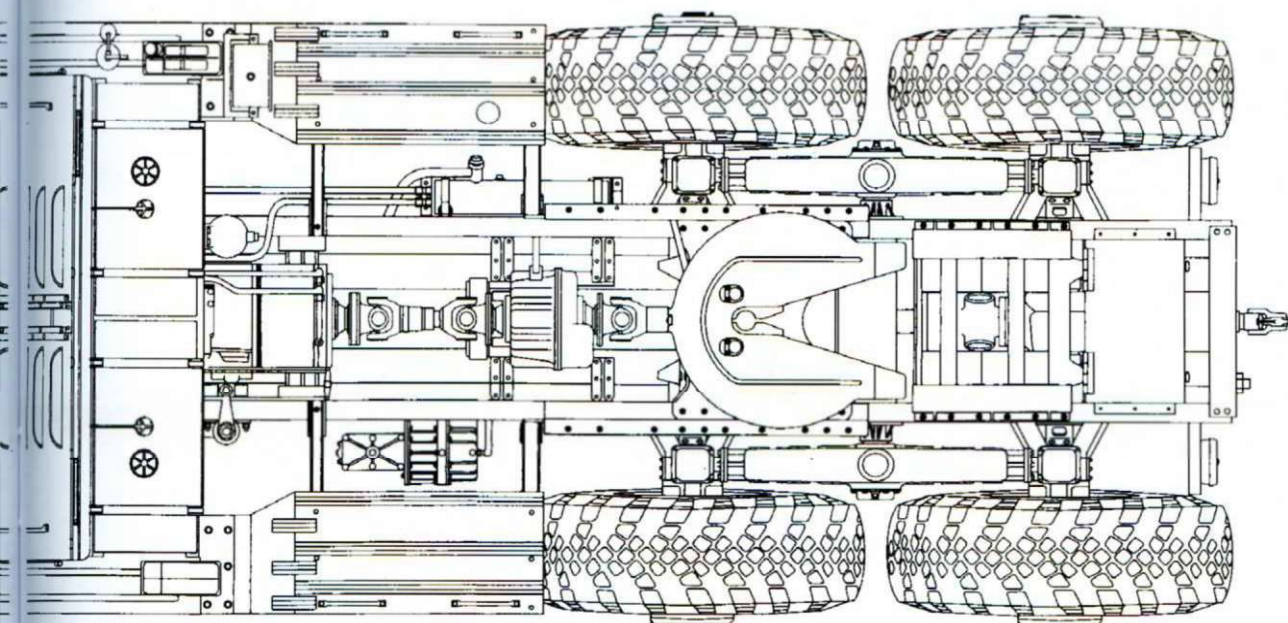
МАЗ-537

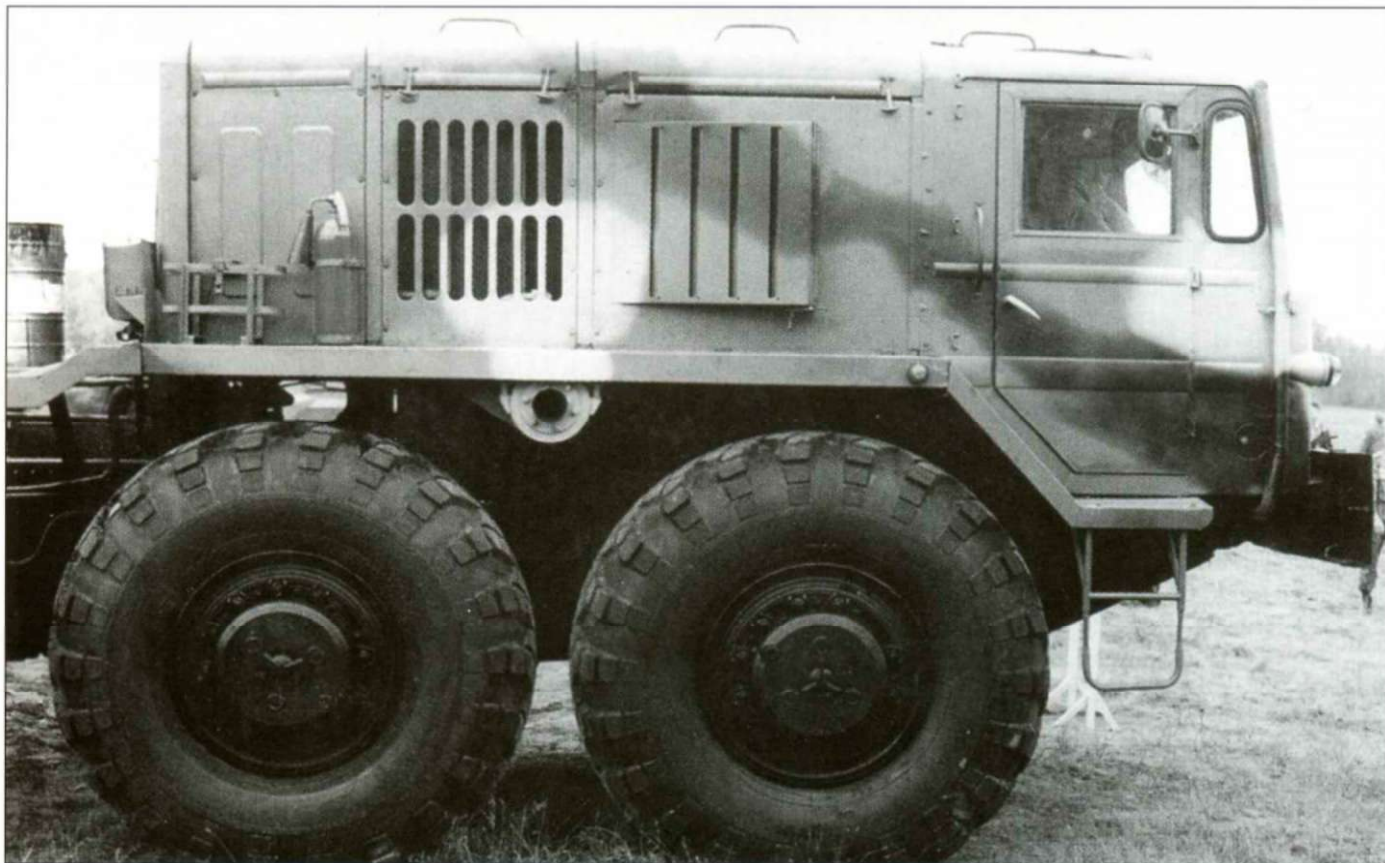
**самого
позднего
выпуска**



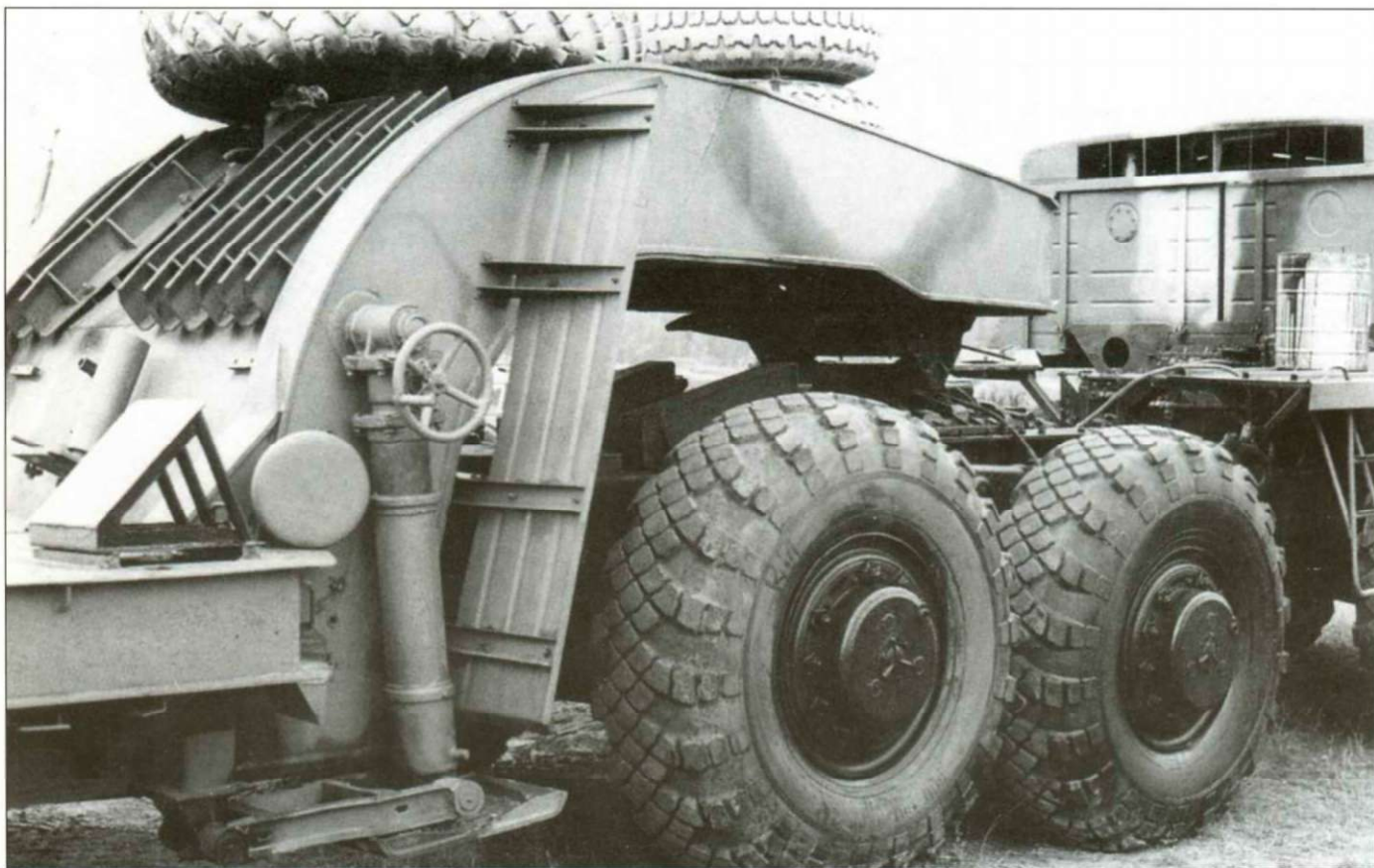
Масштаб 1 : 35







Идентифицировать тягач МАЗ-537 как машину поздней постройки можно по измененным бортовым стенкам моторного отделения - два ряда вертикальных вентиляционных жалюзи. На стенке моторного отделения закреплены огнетушитель и корзина для канистры.



Снимок с кормы тягача поздней постройки - нет V-образной подножки между второй и третьей осями автомобиля. Подножка сделана легкой сварной. На снимке прослеживается усложненная конструкция полуприцепа ЧМЗАП-9990, способного перевозить груз массой до 65 т. Сам по себе полуприцеп весит 20 т.

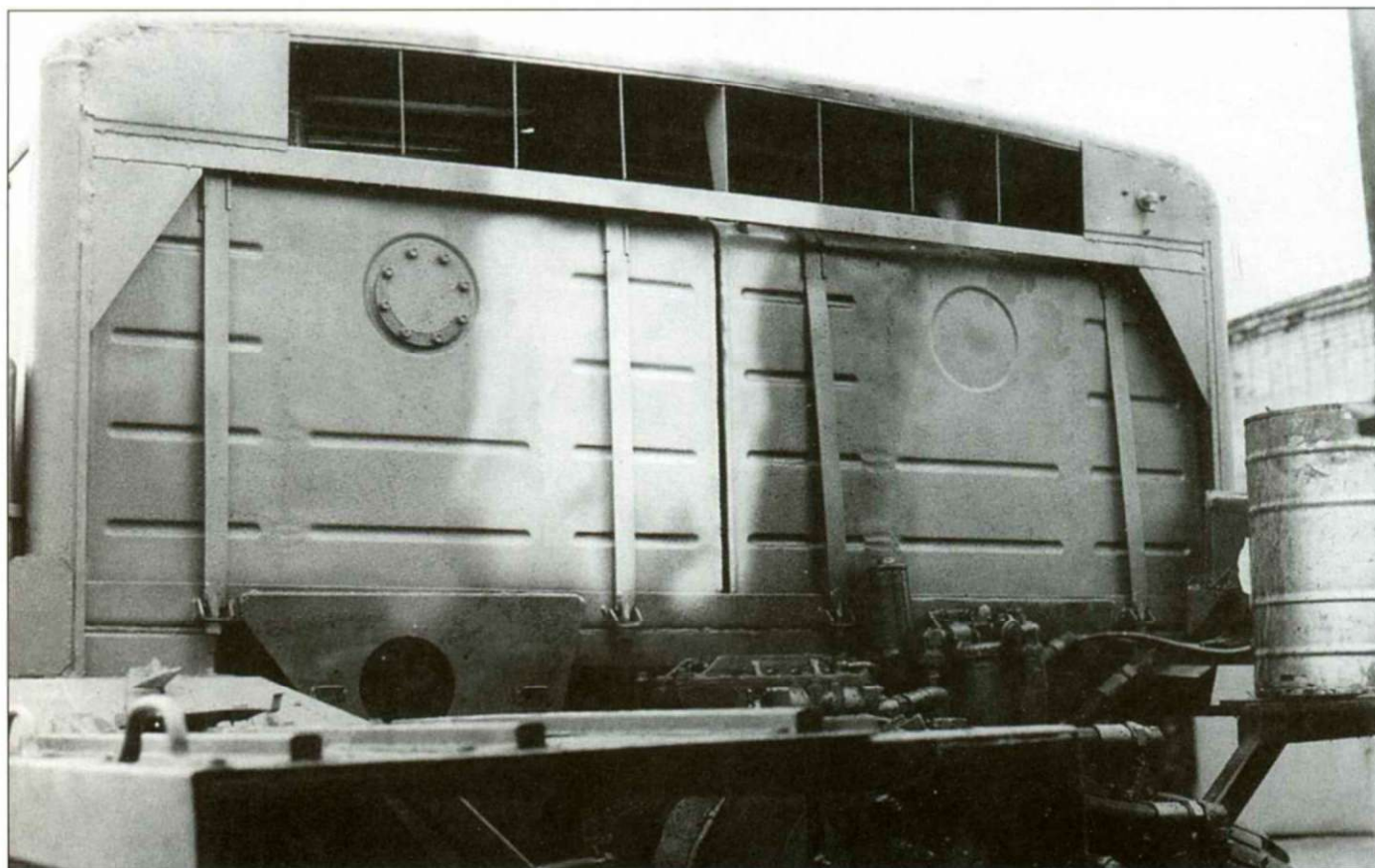


Еще одно отличие тягача поздней постройки - нет вентиляционных лючков на лобовой стенке кабины, а на фары установлены светомаскировочные устройства.

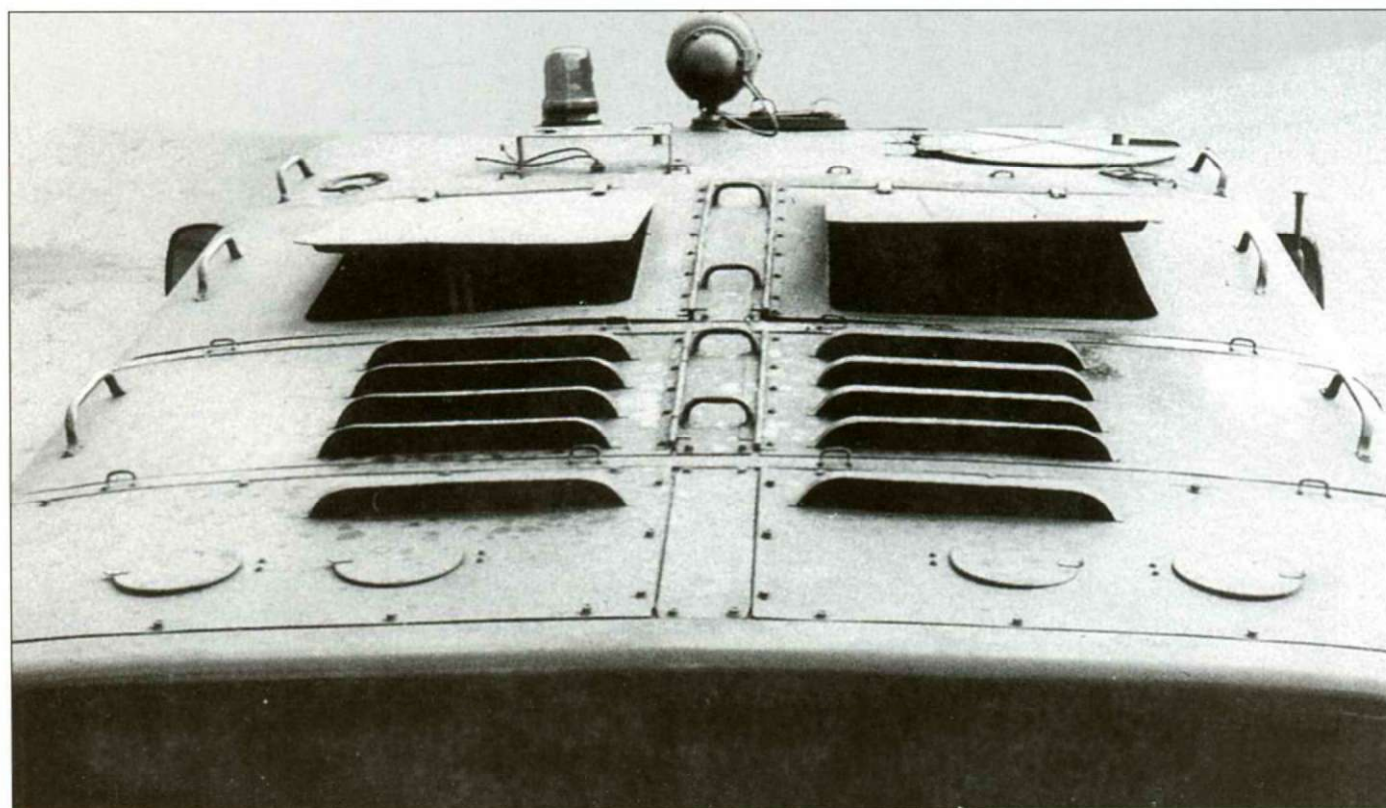
Тягач МАЗ-537 российской армии с более-менее современным трехосным полуприцепом ЧМЗАП-9990.



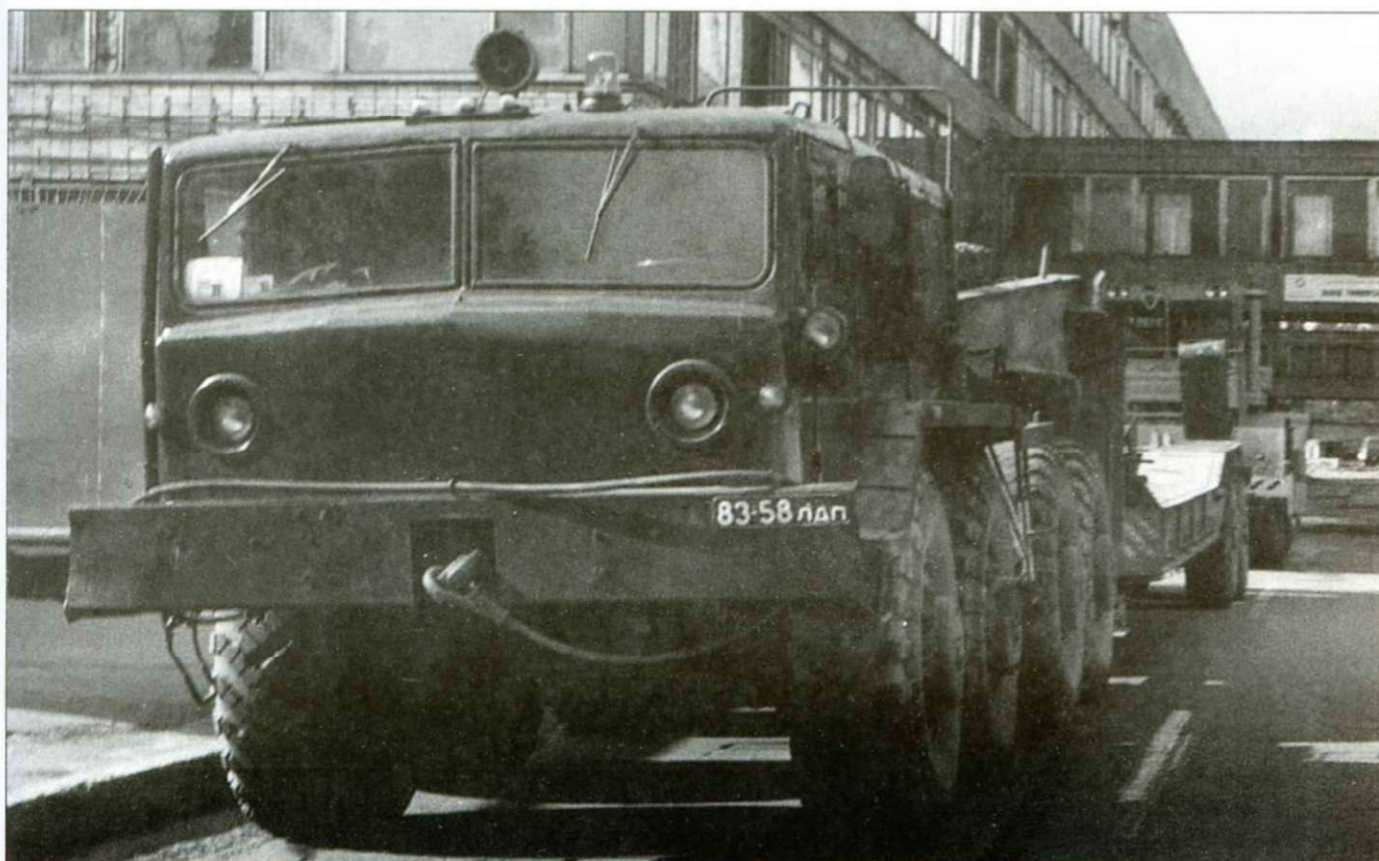
Тягачи МАЗ-537Г состояли на вооружении Национальной Народной Армии ГДР. Демократические немцы использовали тягачи МАЗ весьма ограниченно ибо огромные машины плохо вписывались в узкие и извилистые европейские дороги. Так всегда - русские дороги плохо подходят для европейской техники, а русская техника - для европейских дорог. С русской техникой проще - не вопрос: можно без дорог ездить. Снесет танк или тягач дом-другой, так ведь лес рубят - щепки летят. По воспоминаниям ветеранов ГСВГ большие всего дружественные немцы боялись даже не танков или тягачей, а автомобилей «Урал» с водителями-ухарями за рулем. Ребята плотно усвоили нехитрую мысль - «Трабант» «Уралу» не помеха» «Ауди», кстати, тоже. Со временем большинство тягачей МАЗ из ННА ГДА стали применять при строительстве трубопроводов.



Задняя стенка моторного отделения тягача МАЗ-537, лебедка и электрогенератор не скрывают от объектива фотокамеры два больших топливных бака. Тягач окрашен по стандартной трехцветной камуфляжной схеме Российской армии, введенной в 90-е годы XX века.



Крыша моторного отсека и кабины позднего тягача МАЗ-537 серьезно отличается от крыши машин более ранней постройки. В крыше моторного отделения появились два люка, в то время как жалюзи в задней части крыши характерны еще для машин «среднего» выпуска. Два больших люка предназначены не столько для облегчения доступа к двигателю, сколько для увеличения притока атмосферного воздуха в моторное отделение.



Еще один стандартный тягач МАЗ-537 поздней постройки, примерно конца 70-х годов.

- МАЗ-537Э; аналог тягача МАЗ-537В с дополнительной трансмиссией для электрогенератора; масса буксируемой нагрузки - до 68 т; серийное производство началось в 1965 г.

- МАЗ-537К; автокран, предназначенный для перегрузки ракет и иных тяжелых объектов; изготовлен только опытный образец, в серийное производство не передавался

- МАЗ-537А; тягач оснащен сварным кузовом вместо буксирного устройства; кузов предназначен для перевозки балласта с целью увеличения нагрузки на задние оси; машина способна буксировать прицеп массой до 75 т по шоссе и до 30 т вне дорог; в кузове смонтирована лебедка

МАЗ-537П; как МАЗ-537А, но без лебедки, за счет чего способен перевозить в кузове большее количество людей или груза; использовался, главным образом, в частях РВСН; способен буксировать нагрузку массой до 75 т

- МАЗ/КЗКТ-537Л; аналог МАЗ-537Г, но с кузовом вместо буксирного устройства; аэродромный тягач, способный буксировать самолеты массой до 200 т; серийное производство начато в 1976 г.

Помимо основных, «официальных», модификаций тягачей МАЗ-535 и МАЗ-537 существовало немало вариантов тягачей, изготовленных как в заводских условиях, так и силами ремонтных предприятий. Ниже приведены некоторые варианты, отличающиеся друг от друга внешним обликом.

- МАЗ-535 прототип; три фары, нет вентиляционных лючков на лобовой части машины, двигатель установлен низко

- МАЗ-535 серийный ранней постройки; три фары, нет вентиляционных лючков на лобовой части машины, моторное отделение стандартное

- МАЗ-535 серийный поздней постройки; две фары, вентиляционные лючки на лобовой части машины, стандартное двигательное отделение



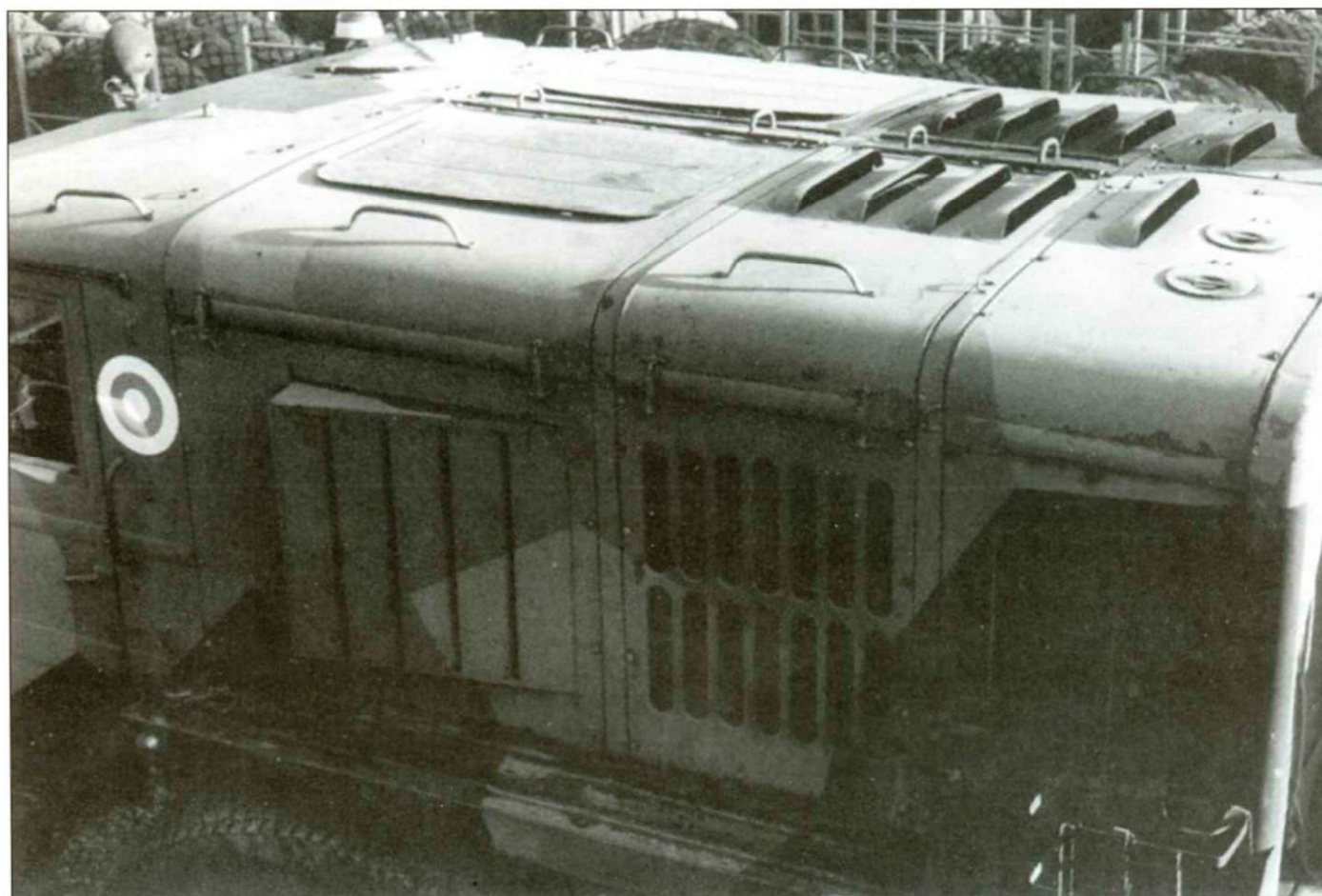
Тягач оснащен радиостанцией, антенный ввод смонтирован с левой стороны кабины.



Финский тягач МАЗ-537Г с полуприцепом МАЗ/ЧМЗАП-5247Г.



Финский тягач МА3-537. Машина сочетает внешние отличия тягачей средней и поздней постройки. Финны ставили на свои тягачи дополнительные фары и световые маячки. Обратите внимание на дизайн зеркал заднего вида.



Еще один снимок финского тягача МА3-537Г с полуприцепом. Направление коробов передних жалюзи в стенке моторного отделения изменено - они обращены вперед, а не назад, как на «стандартных» тягачах.



Тягач МАЗ-537Г армии Финляндии.



При перевозке на большие расстояния по железной дороге остекление тягачей по возможности закрывали щитами - невоспитанные детишки любят пугать в стекла камушками. В кадр попал тягач, специально предназначенный для РВСН - МАЗ-537Э. За моторным отсеком установлен дизель-генератор и другая аппаратура специального назначения.

Различия между МАЗ-535 и МАЗ-537:

- МАЗ-535 имеет два ряда вертикальных вентиляционных щелей на каждом борту моторного отделения, МАЗ-537 имеет по одному ряду вертикальных или горизонтальных вентиляционных щелей

- колесная база тягача МАЗ-535 на 300 мм короче колесной базы тягача МАЗ-537

- МАЗ-537 серийный раннего типа; три фары, нет вентиляционных лючков на лобовой части машины, V-образный выступ между моторным отделением и буксирным устройством (включая МАЗ-537А), вертикальные вентиляционные щели в стенках моторного отделения

- МАЗ-537 серийный «среднего» выпуска, конец 60-х г.г.; две фары, вентиляционные лючки на лобовой части машины, V-образный выступ между моторным отделением и буксирным устройством (включая МАЗ-537А), вертикальные вентиляционные щели в стенках моторного отделения

- МАЗ-537 серийный позднего выпуска, конец 70-х г.г.; две фары, нет вентиляционных лючков на лобовой части машины, прямой выступ между моторным отделением и буксирным устройством (включая МАЗ-537А), вертикальные и

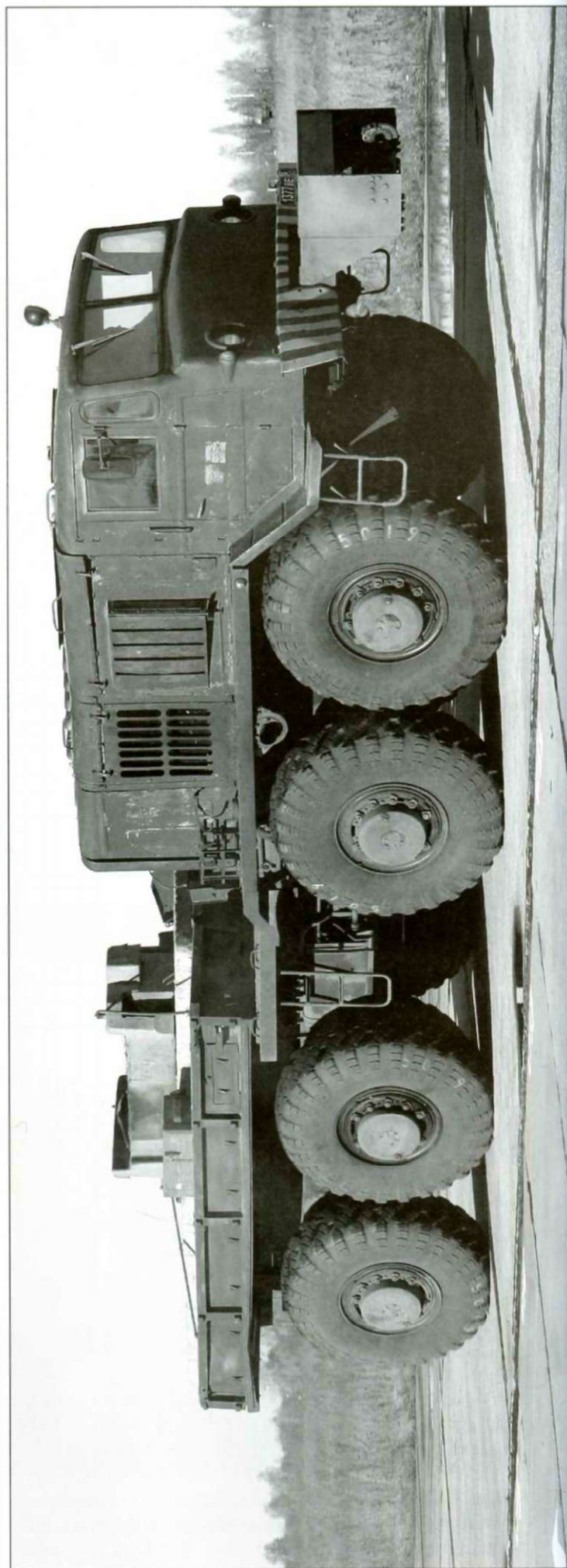
горизонтальные вентиляционные щели в стенках моторного отделения, два больших люка в передней части крыши моторного отделения вместо «жалюзи» у машин более ранней постройки

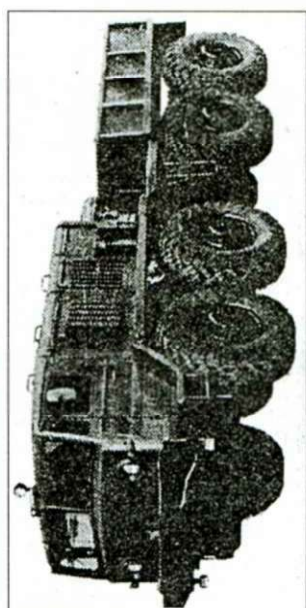
- МАЗ-537 серийный самого позднего выпуска; по сравнению с «поздними» тягачами изменена форма топливного бака

В ходе серийного производства тягачей менялись зеркала заднего вида, интерьер кабины, задние бамперы, шины и множество иных более мелких узлов и компонентов тягача.

Тягачи МАЗ-535 эксплуатировали не только в Советской Армии, они также имелись в вооруженных силах ГДР, Югославии, Египта, Сирии, Финляндии, Ирана и Камбоджи. Тягачи МАЗ-537 очень широко использовались в частях Ограниченного контингента Советской Армии в Афганистане, а также в составе Российской армии принимали участие в боевых действиях на территории северного Кавказа. Не менее широко тягачи эксплуатировались в ходе Балканских войн. Арабы применяли тягачи в войнах на Ближнем Востоке.

Тягачи МАЗ-535 и МАЗ-537 эксплуатировались в войсках более 35 лет. Разработка преемника легендарной машины нача-





КЗКТ-537Л - аэродромный тягач на базе МАЗ-537Г. Способные буксировать самолеты массой до 200 т тягачи строились Курганским заводом с 1976 г. В кузов укладывался балласт в виде дембелей и прапорщиков, как самых толстых. (фото Д. Пичугина).



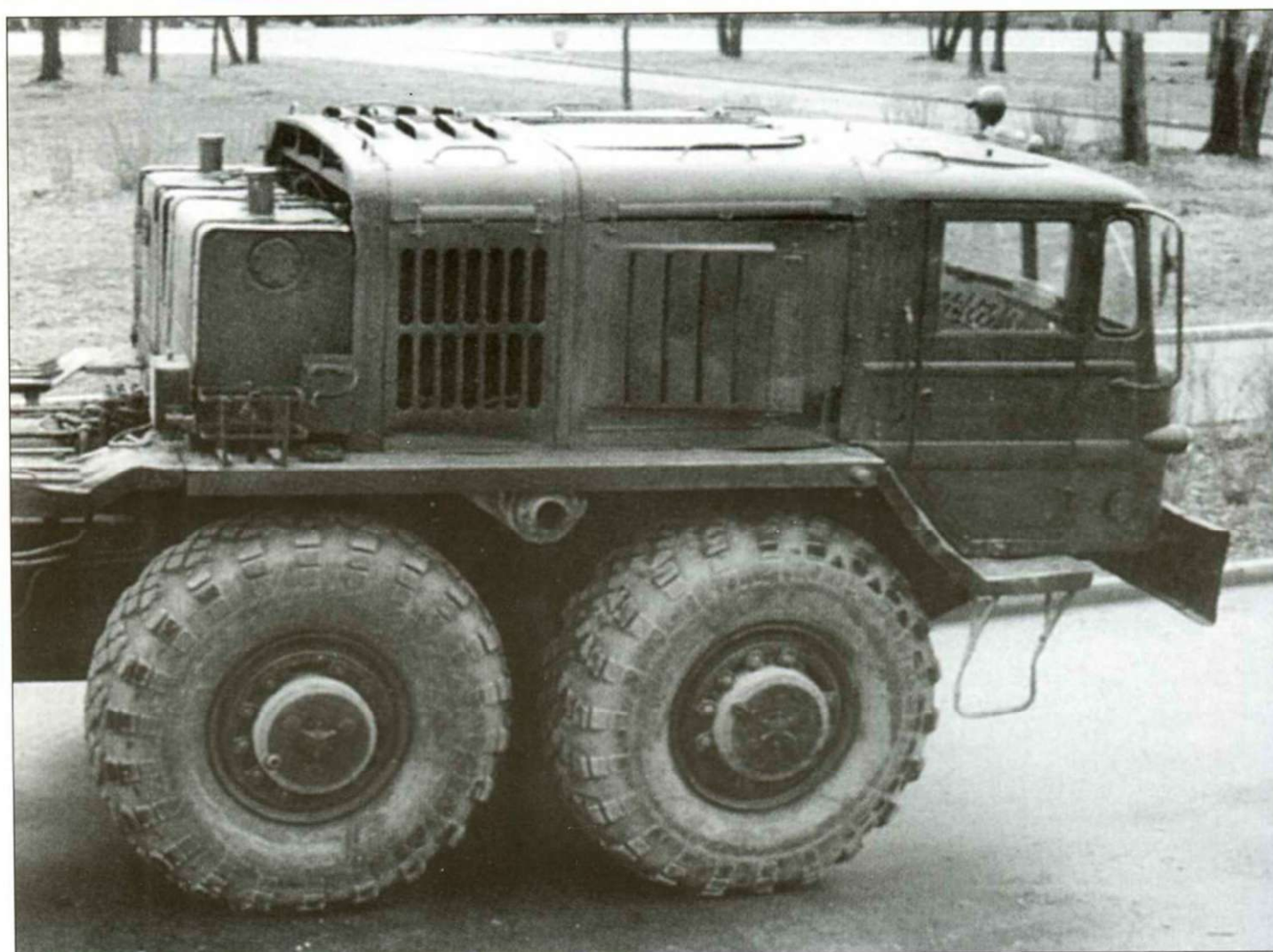




Фото позднего МАЗ-537, прекратили серийное производство танковых тягачей в начале 80-х годов. Внешне танковые тягачи полностью идентичны обычным машинам поздней постройки, единственное отличие - отсутствие кожуха двух топливных баков, баки установлены открыто, что хорошо видно на снимке. Снимки сделаны в Москве в середине 90-х годов. Тягачи с полуприцепами, в частности вывозили из Москвы бронетехнику после известных событий октября 1993 г. Обратите внимание на красно-белую маркировку оконечностей бампера.





лась в 90-е годы под обозначением КЗКТ-7428. Новый тягач сильно напоминает германский танковый тягач FAUN SLT-50/3, но обладает лучшими техническими характеристиками, а в его кабине может разместиться экипаж перевозимого на транспортере танка. В силу особенностей национального российского финансирования, массовое производство тягачей КЗКТ-7428 маловероятно.

С распадом СССР началась распродажа военного имущества в образовавшихся на обломках Союза независимых государствах. Так на Украине тягачи МАЗ-537 продавались всем желающим, способным заплатить от 20 000 до 35 000 долларов за машину. Продажи продолжаются. У малоимущих есть возможность обзавестись тягачом в масштабе 1:35, который в 2007 г. начала серийно выпускать китайская фирма «Трумпетер».



Задний мост и буксировочное устройство. Задний бампер имеет очень небольшие размеры.

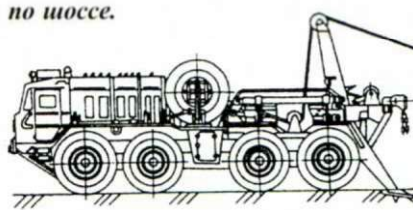
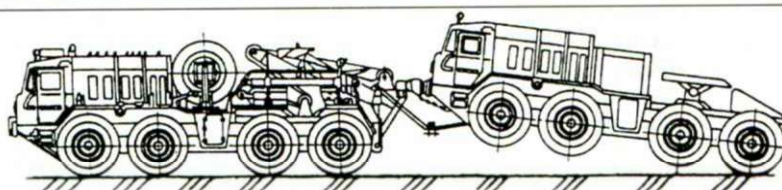




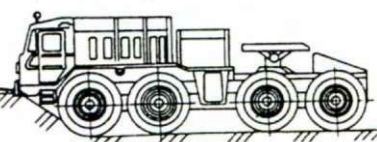
Тяжелая эвакуационная машина КЭТ-Т (Колесный Эвакуационный Тягач - Тяжелый). Такие тягачи поступали в подразделения, оснащенные обычными тягачами и полуприцепами, они предназначались для вытаскивания застрявших тягачей и буксировки поврежденной тяжелой техники.

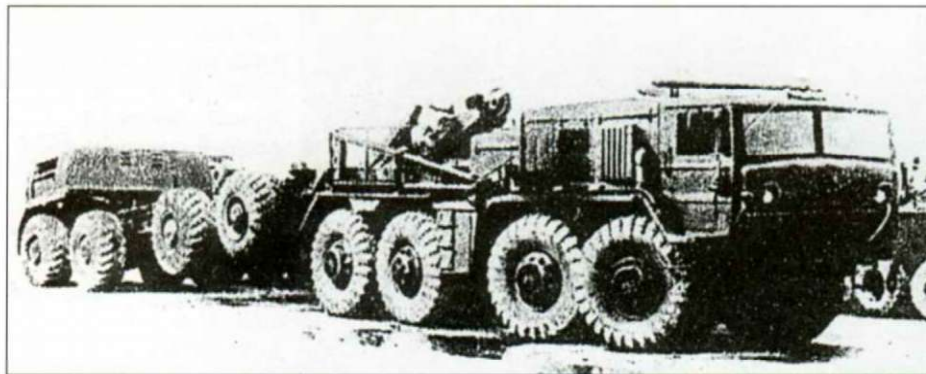


Буксировка тягачом КЭТ-Т тягача МАЗ-537 на большое расстояние. Тягач КЭТ-Т способен буксировать прицеп массой до 32 т со скоростью 8 км/ч по пересеченной местности и со скоростью 50 км/ч по шоссе.



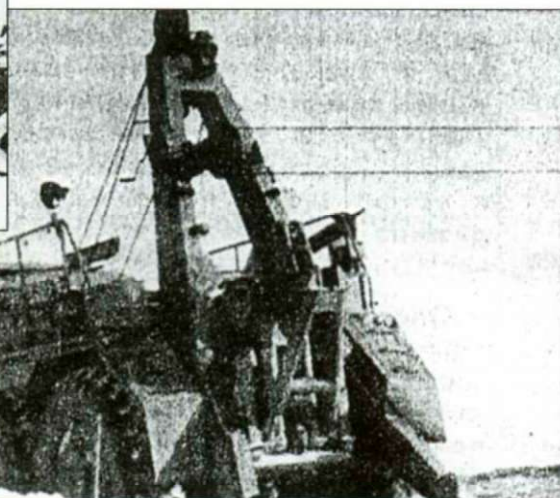
Внизу: использование лебедки для вытаскивания застрявшего тягача, длина троса лебедки 72 м.





Буксировка тягачом КЭТ-Т средней постройки тягача МАЗ-537.

А-образная стрела эвакуатора КЭТ-Т в поднятом, рабочем, положении.



Стандартная эвакуационная операция при длине троса лебедки 12 м, рисунок из руководства по технической эксплуатации. Рисунок изображает тягачи среднего выпуска - присутствует кожух топливных баков.



В V-образной подножке между второй и третьей осями устроен инструментальный ящик. Запасное колесо установлено между моторным отделением и А-образной стрелой.



Эвакуаторы КЭТ-Т строились на базе тягачей МАЗ-537Г. Данная машина сочетает черты тягача среднего выпуска и поздней постройки: кожух топливных баков отсутствует, что характерно только для машин очень поздней постройки.

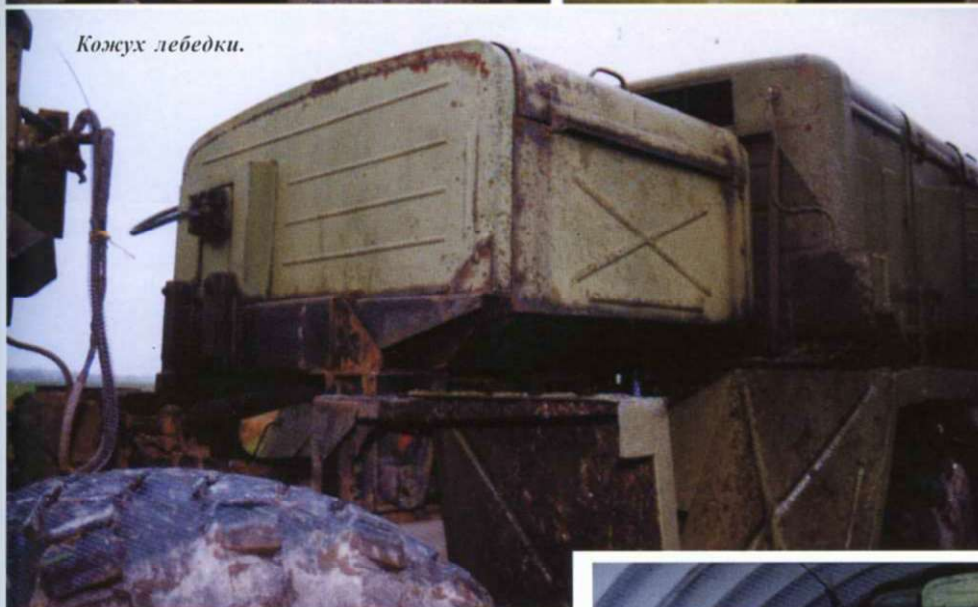
Эвакуатор МТП-А4 с усиленным передним бампером, между второй и третьей осями устроен инструментальный ящик. На раме машины сразу за моторным отделением установлено запасное колесо. Эвакуационное оборудование данного образца тяжелой техники отличается от штатного - нет А-образной стрелы в кормовой части машины. Масса МТП-А4 составляет 45 000 кг.



Правый борт тягача, пространство ниже козуха лебедки.



Козуха лебедки.



Стандартный колесный мост МАЗ-537.



Задний мост, задние подфарники отсутствуют - их часто вообще не монтировали на многих тягачах постройки 50 - 80-х годов.



