

## **ИНЖЕНЕРЫ И КОНСТРУКТОРЫ БЕЛОРУССКИХ ЗАВОДОВ – СОЗДАТЕЛИ ВОЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ**

**Дымарь Ю. Л.**

*Учреждение образования «Военная академия Республики Беларусь»,  
г. Минск, Республика Беларусь*

**Аннотация.** В настоящей работе рассказано о талантливых ученых, инженерах и конструкторах, работавших на заводах белорусской промышленности, показан их личный вклад в создание военной автомобильной техники и укрепление обороноспособности.

**Ключевые слова:** инженеры-конструкторы, армейские автомобили, специальные колесные шасси, тягачи и гусеничные машины.

**Annotation.** In the present work it is told about talented scientists, engineers and the designers working at factories of the Belarus industry, their personal contribution to creation of military automobile technics and defensibility strengthening is shown.

**Keywords:** Design engineers, the army cars, special wheel chassis, tractors and track laying vehicles.

В области создания уникальной военной техники советские, российские, белорусские ученые и инженеры не имеют равных по арсеналу смелых творческих идей и уникальных опытных разработок. В условиях закрытости советского времени и современных ограничений они создавали и создают уникальные образцы армейских автомобилей многоцелевого назначения, специальных колесных шасси, тягачей и гусеничных машин [1].

В рамках настоящей работы сделана попытка рассказать о талантливых ученых и конструкторах, работавших на заводах белорусской промышленно-

сти, показан их огромный личный вклад в укрепление обороноспособности армий Советского Союза, Российской Федерации и Республики Беларусь.



Б. Л. Шапошник

### **ШАПОШНИК Борис Львович**

Герой Социалистического труда Шапошник Борис Львович родился в 1902 году в городе Пинске.

В 1920 году уехал в Москву и поступил учиться на рабфак, а после его окончания стал студентом МВТУ имени Баумана.

С 1929 года Шапошник Б. Л. работал на Московском автомобильном заводе, участвовал в разработке автомобилей ЗиС-5 и ЗиС-6, в 1941 году он назначен главным конструктором Ульяновского автомобильного завода, на котором был налажен выпуск автомобилей ЗиС-5В (модификация военного времени).

В 1949 году Бориса Львовича переводят на Минский автомобильный завод, где в 1954 году он назначается главным конструктором специального конструкторского бюро СКБ-1, сформированного для создания многоосных колесных машин большой грузоподъемности. В 1955–1956 годы из ворот экспериментального цеха выезжают первые опытные машины – инженерный тягач МАЗ-528 и артиллерийский тягач МАЗ-535 (рисунок 1).

В начале 1960-х годов Шапошник Б. Л. приступил к созданию специального шасси высокой проходимости МАЗ-543, предназначенного для монтажа ракетных пусковых установок, которое и сегодня выпускается на заводе под индексом МЗКТ-543 (рисунок 2).

В последующие годы под его руководством создаются специальные шасси МАЗ-547 и МАЗ-7917, ставшие базой для установки межконтинентальных ракетных комплексов.

Борис Львович вышел на пенсию в марте 1985 года из-за тяжелой болезни, 12 сентября 1985 года он ушел из жизни, похоронен в Минске.



Рисунок 1 – Артиллерийский тягач МАЗ-535



Рисунок 2 – Многоосное шасси МЗКТ-543

Минскому автомобильному заводу Шапошник Борис Львович отдал более 35 лет, а всего в автомобилестроении проработал около 55 лет.



М. С. Высоцкий

### **ВЫСОЦКИЙ Михаил Степанович.** Герой Бела-

руси, академик Высоцкий Михаил Степанович родился 10 февраля 1928 года в деревне Семежево Копыльского района Минской области. Трудовую деятельность начал в 1946 году на Минском автомобильном заводе слесарем.

После окончания в 1949 году Минского автомеханического техникума работал конструктором, старшим конструктором, ведущим конструктором МАЗа, одновременно обучаясь во Всесоюзном заочном машиностроительном институте в Москве, который окончил в 1955 году.

В 1958–1960 гг. – начальник СКБ-3, в 1960–1961 гг. – заместитель главного конструктора, в 1961–1996 гг. – главный конструктор МАЗа. При его непосредственном участии созданы автомобили, которые нашли широкое применение в войсках – МАЗ-502, МАЗ-500, МАЗ-631705, МАЗ-531605 и др.

С 1975 года руководил кафедрой «Автомобили» БПИ. В 1992–1997 гг. – вице-президент Национальной академии наук (НАН), с 2006 года – генеральный директор Объединенного института машиностроения НАН Республики Беларусь.

Более полувека Высоцкий М. С. возглавлял в республике разработки перспективной автомобильной техники. За это время под его руководством создано шесть поколений автомобильной техники (более 300 моделей), большинство которых серийно выпускаются автомобильными заводами. Модульная конструкция автопоезда МАЗ-2000 запатентована в пяти ведущих странах и не имеет аналогов в мировом автомобилестроении.



Рисунок 3 – Автомобиль МАЗ-500



Рисунок 4 – Автомобиль МАЗ-631705

Михаил Степанович Высоцкий ушел из жизни 25 февраля 2013 года, похоронен в городе Минске.



В. Е. Чвялев

**ЧВЯЛЕВ Владимир Ефимович.** Создатель специальных колесных машин Чвялев Владимир Ефимович родился 1932 году в городе Смоленске.

В 1955 году окончил Белорусский политехнический институт по специальности «инженер-механик». С 1955 года начал трудовую деятельность на Минском автомобильном заводе. Прошел должности от старшего инженера-конструктора до главного

конструктора СКБ-1.

В начале 1963 года им была проведена необходимая доработка конструкции, позволяющая улучшить качество тягачей семейства МАЗ-537, под его руководством созданы новые автопоезда – тягачи МАЗ-7410 и МЗКТ-74295 с полуприцепами с активным приводом колес.



Рисунок 5 – Седельный тягач МАЗ-537Г



Рисунок 6 – Многоосное шасси МАЗ-7922

За 11 лет руководства СКБ-1 были созданы уникальные образцы техники, в том числе автопоезд МЗКТ-74295 с полуприцепом МЗКТ-93783, многоосное шасси МАЗ-7922 для установки ракетного комплекса «Тополь-М» и многие другие.

В 2003 году, уже разменяв восьмой десяток, Чвялев Владимир Ефимович оставил пост главного конструктора.



В. А. Коробкин

**КОРОБКИН Владимир Андреевич.** Создатель специальной гусеничной техники, доктор технических наук Коробкин Владимир Андреевич родился 2 ноября 1940 года в белорусском городе Орше.

Окончил Белорусский политехнический институт в 1964 году. Работал на Минском тракторном заводе (МТЗ) – инженер-конструктор, начальник конструкторского бюро, с 1981 года начальник и главный конструктор ОКБ, начальник управления конструкторско-экспериментальных работ № 2.

Разработчик специального самоходного гусеничного шасси для зенитно-ракетно-пушечного комплекса «Тунгуска» и самоходной базы для подвижности зенитного комплекса «Шилка».

При его участии созданы и запущены в серийное производство гусеничные шасси для зенитных комплексов «Тунгуска», «Тор», «Панцирь», а также ряд лесных, шахтных, дорожно-строительных и коммунальных машин на базе колесных тракторов.

В 2012 года Владимир Андреевич назначен главным конструктором специального производства ПО «МТЗ», РУП «МТЗ», начальником управления конструкторско-экспериментальных работ № 2. С 2015 года – заместитель генерального конструктора ОАО «Минский тракторный завод» – главный конструктор по спецтехнике.

С 2017 года – главный конструктор по спецтехнике, начальник особого конструкторского бюро РУП «Минский тракторный завод», с 2019 года – главный конструктор по технике «МТЗ-ХОЛДИНГ».



Рисунок 7 – 2С6 «Тунгуска» на шасси ГМ-352



Рисунок 8 – ПУ ЗРК «ТОР М1» на ГМ-595

Коробкин Владимир Андреевич лауреат Ленинской премии и премии Совета Министров Республики Беларусь, профессор кафедры «Тракторы» Белорусского национального технического университета (БНТУ), профессор кафедры «Лесные машины и технологии лесопромышленного производства» Белорусского государственного технологического университета (БГТУ). Автор около 120 научных работ и более 100 изобретений.



Ю. И. Николаев

**НИКОЛАЕВ Юрий Иванович.** Конструктор специальных колесных шасси Николаев Юрий Иванович родился 20 февраля 1955 года в Тамбовской области Российской Федерации. После окончания в 1977 году Белорусского государственного политехнического института прошел путь от слесаря до профессора в конструкторском деле. Начиная трудовую деятельность помощником мастера на Минском моторном заводе, затем работал в конструкторском отделе этого предприятия.

С 1985 года перешел на специализированное производство МАЗа, родоначальника нынешнего МЗКТ. Конструктор 3, 2, 1-й категорий, ведущий

конструктор, затем заместитель главного конструктора. При его участии в 1983 году был разработан, изготовлен и испытан на космодроме «Байконур» многоосное колесное шасси-транспортёр МЗКТ-79043.

Первой, полностью разработанной под руководством главного конструктора Николаева Юрия Ивановича, стала модель автомобиля-самосвала МЗКТ-6527.

Необходимость замены гусеничных шасси некоторых образцов вооружения на колесные шасси потребовала от коллектива МЗКТ разработать необычную для предприятия машину – корпусное специальное колесное шасси. Поставленная задача была успешно выполнена, сегодня на новое шасси МЗКТ-6922 устанавливается оборудование зенитно-ракетных комплексов «БУК», «ТОР» и «Оса».



Рисунок 8 – ЗРК «БУК» на шасси МЗКТ-6922



Рисунок 9 – «Полонез» на шасси МЗКТ-7930

Под руководством Юрия Ивановича создано 35 новых моделей автомобилей и прицепной техники, из которых 26 внедрены в серийное производство, в том числе первые белорусские бронев автомобили МЗКТ-490100 «Volat V1» и специальное колесное шасси МЗКТ-7930 для монтажа РСЗО «Полонез» и ОТРК «Искандер».

В 2016 году Николаев Юрий Иванович оставил пост главного конструктора МЗКТ в связи с выходом на пенсию.

Автомобилестроение в Республике Беларусь включает 35 предприятий, выпускающих автомобили и автоприцепы, сверхтяжелые карьерные самосвалы, дорожно-строительную и сельскохозяйственную технику.

Но главная ценность в нашей стране это люди – ученые, инженеры, конструкторы и рабочие, которые создают уникальные в своем роде машины, укрепляют экономику Республики Беларусь и обороноспособность белорусской армии!

## Литература

1. Дымарь, Ю. Л. Автомобильная техника Краснознаменного Белорусского военного округа и Вооруженных Сил Республики Беларусь : военно-исторический обзор / Ю. Л. Дымарь. – Минск : УО «Военная академия Респ. Беларусь». – 172 с.