

Допущено Министерством образования и науки
Российской Федерации
к использованию в учебно-воспитательном процессе
различных образовательных учреждений

Легковой... тягач



10
2017

ЛЕВША

ПРИЛОЖЕНИЕ

К ЖУРНАЛУ «ЮНЫЙ ТЕХНИК»

ОСНОВАНО В ЯНВАРЕ 1972 ГОДА

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Музей на столе

ЛЕГКОВОЙ...ТЯГАЧ ИЗ МИНСКА 1

Полигон

**ФОНТАН С ПОЮЩИМИ ПТИЧКАМИ
И СОВОЙ 6**

Хотите стать изобретателем?

ИТОГИ КОНКУРСА 8

Вместе с друзьями

БЫСТРЕЕ ПУЛИ..... 10

Электроника

СДЕЛАЙ БАТАРЕЙКУ ИЗ... ПЛАНЕТЫ 11

Игротека

ЦВЕТOK-48 15

МУЗЕЙ НА СТОЛЕ

из Минска

Конец 1950-х — начало 1960-х годов в СССР — время эпохальных достижений и рекордов. Страна стала космической державой. Стремительно развивалась военная и гражданская промышленность в соревновании с американцами. «Космическая гонка» дала новые технологии для строительства пассажирских самолетов.

До середины 1950-х годов в аэропортах Советского Союза для буксировки пассажирских самолетов использовали универсальные тягачи ЯАЗ-210Г и 214 — грузовые машины Ярославского автомобильного завода. Они легко справлялись с перемещением по аэродрому лайнеров весом до 50 т. Но после появления у «Аэрофлота» самолетов нового поколения Ил-18Д и Ту-104Б мощности тягачей стало не хватать: Ил-18Д весил 64 т, а Ту-104Б — все 76!

Сразу несколько конструкторских бюро СССР взялись за разработку аэродромного тягача, способного буксировать самолеты весом более 50 т. В это время на Минском автомобильном заводе разворачивался выпуск нового карьерного грузовика-самосвала МАЗ-525. В 1954 году на автозаводе было организовано специальное конструкторское бюро № 1 (СКБ-1), которое возглавил известный конструктор автомобилей Борис Львович Шапошник. Получив задание на разработку аэродромного тягача, способного буксировать авиалайнеры весом до 80 т, коллектив СКБ-1 принялся за дело, и в се-