

BelAZ-7522

je jednostranný otevřený sklápěč (tzv. dempr) pro práce v těžkých podmínkách povrchových lomů, vyráběný na území bývalého Sovětského Svazu, a široce používaný v lomech zemí nejen východního bloku. Výrobce je Běloruský Automobilový Závod, podnik dodnes poměrně úspěšně konkurující firmám Caterpillar, Komatsu a dalším. BelAZ-7522 a jeho modernější následovníci jsou dodnes v provozu i v českých lomech.

Po 2. sv. válce přinesla intenzifikace těžby v lomech potřebu dopravovat stále větší objemy těžných surovin a tím pádem i potřebu vozidel schopných těmto požadavkům dostát. V SSSR vývoj těchto vozidel dostal na starosti běloruský podnik MAZ (Minský Automobilový Závod) a na konci padesátých let proto vznikly 2-nápravový model MAZ-525 o nosnosti 25 t a 3-nápravový MAZ-530 o nosnosti 40 t. Byly to však pouze v podstatě velmi zvětšená vozidla klasické koncepce, odpružená listovými pery, s velkým rozvorem, což je činilo v těžkých podmínkách lomů neobratnými a poruchovými.



MAZ-525

Po vybudování nového podniku v Žodinu u Minsku byl v roce 1961 představen prototyp vozu zcela nové koncepce pod označením BelAZ-540. Jednalo se o tehdy velmi moderní konstrukci o nosnosti 27 t s hydropneumatickým odpružením (k inspiraci sloužil mj. Citroen DS, který byl za tímto účelem do vývojového oddělení zakoupen), s hydromechanickou 3-stupňovou převodovkou s odlehčovacím retardérem, s korbou nového trojúhelníkového typu, s krátkým rozvorem (poloměr otáčení jen 8,3 m). Vzhled sklápěčů byl dokonce navržen s ohledem na design, což v té době rozhodně nebylo v SSSR běžné. Odvážně byl zaveden prvek asymetrie (kabina).



BelAZ-540 (prototyp)

Sériová produkce začala v až roce 1965, jako obvykle se zpožděním. Jako motor byl zpočátku použit slavný motor V-2 z tanku T-34 o objemu 38,8 l, u kterého byl z důvodu zvýšení životnosti výkon snížen z 500 k na 375 k. Požadavky na tankový motor jsou však zásadně odlišné (např. plánovaná životnost pouze 150 motohodin) od požadavků na dlouhodobou životnost trvale pracujícího motoru sklápěče, a tak i pro svou obtížnou udržitelnost byl V-2 od roku 1967 nahrazen úspornějším a modernějším motorem JaMZ-240 o objemu 22,3 l a podobném výkonu 360 k, přičemž došlo k úpravě názvu na BelAZ-540A.



BelAZ-540 (produkční verze)

Během produkce byl vůz průběžně na základě zkušeností modernizován, byly vytvářeny odvozené typy, např. BelAZ-548A o nosnosti 40 t. V roce 1985 byl vůz opět vylepšen, nosnost byla zvýšena na 30 t a byl přeznačen na BelAZ-7522 podle nové čtyřmístné metodiky značení BelAZ. Výroba modelu byla ukončena až v roce 1991, přičemž již v roce 1976 bylo celkem vyrobeno 25.000 kusů tohoto modelu, což je nejvíce na světě u tohoto druhu vozidel.



BelAZ-7522

Základní parametry

Motor	JaMZ-240M2 vznětový přímo-vstřikový 12-válec do V/75° objem 22 299 cm ³ (vrtání 130 mm, zdvih 140 mm) výkon 265 kW (360 k) / 2100 min ⁻¹ točivý moment 1275 N·m / 600 min ⁻¹		
Převodovka	3-stupňová hydromechanická, hydropneumaticky řazená elektrickým voličem bez nožní spojky hydrodynamický odlehčovací jednostupňový retardér		
Podvozek	Žebřinový ocelový rám; obě nápravy tuhé s hydropneumatickým pérováním; tlakovzdušné dvouokruhové bubnové brzdy, ruční a pneumatická nouzová na zadní kola; řízení s kapalinovým posilovačem		
Nosnost	30 t	Pohotovostní hmotnost	21,5 t
Objem korby	15,3 m ³ (geometrický), 18 m ³ (nominální)		
Doba vyklopení	25 s do úhlu 55°		
Rozměry	délka	7133 mm	
	šířka	3480 mm	
	výška	3620 mm	
	rozvor	3550 mm	
	světlost	475 mm	
Max. rychlost	50 km/h	Zrychlení 0-40 km/h	22 s
Základní spotřeba	98,5 l/100 km při 40 km/h		

Reference:

[web Za volantem](#) (rusky)[příručka Opravy a údržba vozidel Belaz 540, 540A, 531, 7522](#) (rusky)[Avtoexport – automobily BELAZ](#) (česky)