



**ЧЕЛЯБИНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ  
ЗАВОД АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРИЦЕПОВ**



# ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА

корпоративный журнал №15



## Уважаемые коллеги, покупатели и заказчики!

Постоянное движение вперёд, рационализация и инновация – главные конкурентные преимущества нашего предприятия в сложившихся рыночных условиях.

Меняемся мы – меняется наш журнал, который делается исключительно для вас. Теперь мы будем знакомить вас не только с нашей продукцией и её особенностями, но также будем пытаться привлечь ваше внимание к другим тематическим разделам нашего издания.

В новостном блоке, например, вас должна заинтересовать информация о том, что у нас появились собственные седельные тягачи, которые могут доставить приобретённую у нас прицепную технику к месту вашей дислокации или в любое другое, по вашему желанию. В федеральных новостях подобраны события, касающиеся собственно автомобильных перевозок, с комментариями наших специалистов, так как мы лишь производители прицепов, а перевозите на них всё-таки вы.

Аналитические обзоры призваны привлечь ваше внимание к отдельным ситуационным моментам положения дел в транспортной отрасли. Это темы без комментариев, так сказать философский взгляд со стороны. А выводы из прочитанного должны делаться самостоятельно и сугубо индивидуально.

Раздел «Технология» содержит информацию о применяемых нами технологических процессах и их совершенствовании. Ведь за счёт обновления основных средств и использова-

ния рационализаторских предложений мы снижаем трудоёмкость производства, а следовательно повышается качество нашей продукции и снижаются сроки выполнения ваших заказов.

Рынок – с ним надо уметь жить и учиться под него подстраиваться. В эпоху Советского Союза существовала экономика командно-административного типа: «план по валу, а вал по плану». Как нашему предприятию удалось преодолеть «бурю» перестройки, «шквал» инфляций и не сгинуть в рыночной «лущине» – всё это изложено в статье «Рынок – лучший учитель!». В дальнейшем в этой рубрике мы планируем выставлять на ваше обозрение сравнительные характеристики нашей спецтехники и аналогичной спецтехники других производителей. Вытекающие выводы наших специалистов помогут вам сделать правильный выбор при приобретении того или иного вида продукции, а также сэкономят ваши ВРЕМЯ и ДЕНЬГИ.

Раздел «Вопрос - ответ» традиционно содержит ответы наших специалистов на самые часто задаваемые вами вопросы.

Помимо информационных блоков отныне наш журнал будет иметь развлекательный раздел: «Акция!». Теперь ваши покупки у нас будут сопровождаться приятными сюрпризами, например: в октябре ко Дню машиностроителя каждый покупатель, разместивший заказ на нашем предприятии и оплативший его, получит в подарок ЖК-телевизор с диагональю от 25 дюймов!

Генеральный директор ЧМЗАП

Филатов Валерий Иванович

## Удачи и процветания вашему делу!



# Рынок - лучший учитель!

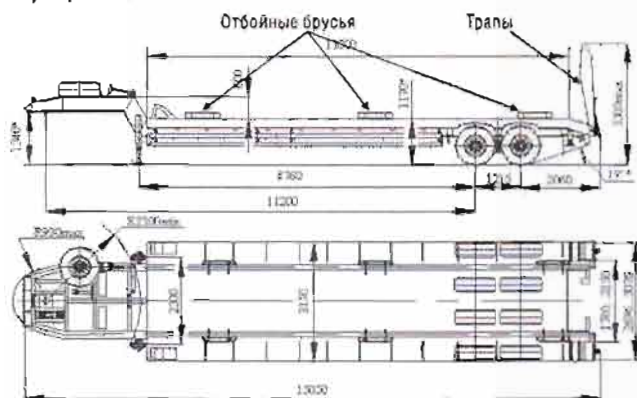
(краткий обзор прицепной техники ЧМЗАП)

Для лучшего понимания последующего текста необходимо привести некоторые пояснения, касающиеся терминологии.

Термин «прицеп (полуприцеп)-тяжеловоз» применялся в производственной практике, в средствах массовой информации, литературе с 1956 года, т.е. с момента возникновения Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов (ЧМЗАП). Однако впервые Госстандарт СССР дал определение этому термину в 1976 году. В соответствии с ГОСТ 3163-76 под прицепом (полуприцепом)-тяжеловозом понимается такой прицеп (полуприцеп), который предназначен для перевозки неделимых крупногабаритных, в том числе негабаритных и тяжеловесных грузов.

Следует обратить внимание на то, что главный признак тяжеловоза – это неделимый крупногабаритный груз, для перевозки которого он предназначен, а негабаритность груза, его масса (тяжеловесность) носит в определении второстепенный характер. Поэтому прицеп или полуприцеп будет называться тяжеловозом, независимо от того, перевозят ли на нем малогабаритную дорожно-строительную технику массой, не превышающей три тонны, или газоперерабатывающий завод массой 1200 тонн.

Конструктивные признаки тяжеловоза – это безбортовая грузовая платформа, снабженная, как правило, въездными трапами, отбойными брусками. Последние являются направляющими, препятствующими поперечному смещению перевозимой колесной или гусеничной техники при погрузке и транспортировке.



По принятой на ЧМЗАП классификации, в зависимости от конструкции рамы тяжеловозы подразделяются на тяжеловозы с рамой над колесами и низкорамные. Первый вид тяжеловозов в пояснении не нуждается. Второй разными авторами в статьях, публикуемых в СМИ, определяется по-разному. Мы же понимаем под низкорамным тяжеловозом прицеп (полуприцеп), имеющий ступенчатую раму, загрузочное пространство которой опущено ниже верхней кромки шин.



Полуприцеп низкорамный



Прицеп с рамой над колесами

Загрузочным пространством называется та часть рамы, которая предназначена для размещения груза при транспортировке.

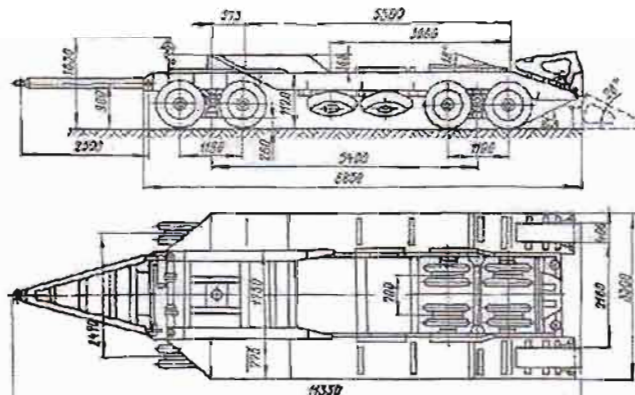
Тяжеловозы с числом колесных осей более трех называются многоосными.



Полуприцеп многоосный

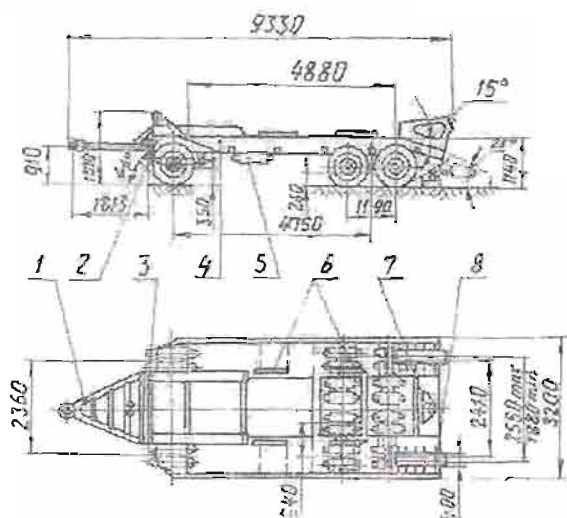
Колесные оси называются управляемыми, если вся ось или только колеса поворачиваются на определенный угол вокруг вертикальной оси при движении автопоезда по криволинейной траектории. Колесные оси называются принудительно управляемыми, если поворот колес принудительно задается специальным механическим или гидромеханическим устройством, связанным с буксирным прибором бортового тягача или с седельно-сцепным устройством седельного тягача. Если такой связи нет, и колеса поворачиваются под воздействием сил трения между шинами и дорожным полотном, то в этом случае оси называются самоустанавливающимися.

Рынок прицепной тяжеловозной техники России за последнее десятилетие претерпел глубокие изменения. До 1990 г. типаж ее формировался преимущественно под воздействием заказов Министерства обороны. Создавались конструкции только с рамой над колесами. О низкорамных тяжеловозах конструкторы ЧМЗАП только мечтали. Военным они были не нужны. Работники автотранспортных предприятий тех лет, занимавшиеся перевозками неделимых грузов, наверняка помнят модели серийных тяжеловозов (их было всего три) такие, как ЧМЗАП-5203 грузоподъемностью 20 тонн, ЧМЗАП-5208 грузоподъемностью 40 тонн и ЧМЗАП-5212 грузоподъемностью 60 тонн.



Прицеп ЧМЗАП-5212





Прицеп ЧМЗАП-5208

Серийные прицепы и полуприцепы в основном имели упрощенную конструкцию подвески (без упругого элемента), малую (три-четыре метра) длину загрузочного пространства и габаритную ширину, превышающую три метра. Угол въезда по трапам составлял около 30 градусов. Все они изначально предназначались для перевозки военных гусеничных или колесных машин и подвижных средств вооружения и не были адаптированы для транспортировки народнохозяйственных грузов. Трудно себе представить невоенный груз длиной менее четырех метров, массой, скажем, 60 тонн. Преодолеть тридцатиградусный подъем под силу только военным гусеничным машинам с их мощной двигательной установкой, а габаритная ширина постоянно приводила к конфликтам с органами ГАИ.

Нужно отметить, что во времена СССР получение тяжеловозной техники для организаций было делом проблемным. Тяжеловозы были очень дефицитным товаром. Одна строка Госплана рождала около двух тысяч планируемых позиций Госснаба. И ЧМЗАП гнал вал в штуках без учета потребностей заказчиков в конкретных моделях. Многие министерства и ведомства вынуждены были создавать ведомственные заводы, обеспечивающие собственные нужды в прицепном составе.

В период ломки постсоветских отношений в промышленности, большинство небольших ведомственных заводов не нашли достаточных средств для продвижения на рынок своей мало известной продукции, не решились в полной мере проблем с организацией производства в условиях рынка – без фондов, без прикрепленных поставщиков, без системы гарантированного сбыта и др. Кроме того, техника выпускалась ими по документации более крупных предприятий (чаще всего ЧМЗАП) и зачастую была морально устаревшей. Производство прицепной техники сворачивалось, перепрофилировалось. И после оживления рынка выяснилось, что на большинстве из этих предприятий утеряна и документация, и оснастка. Не сохранено оборудование, уволились лучшие кадры. И поэтому возобновление производства оказалось невозможным.

Еще один показатель для тяжеловозов, на который нужно обратить внимание, – это цена. В отличие от изделий конвейерной сборки, изготовление тяжеловозов ведется по универсальной технологии без достаточного оснащения производственного процесса, что в известной степени удорожает себестоимость продукции.

Примерно с 1994 начинается активный рост в отечественной автоприцепной промышленности. Но к этому периоду выжили только крупные предприятия.

Стартовые условия тех лет для изготовителей этой техники

непросты. Конечно, еще где-то всплывают большие поставки в интересах силовых структур. Однако заказчики пока не избалованы, еще не предъявляют повышенных требований к качеству продукции. К тому же рынок «портит» большое количество конверсионных тяжеловозов.

Необходима ориентация на потребителя, способного платить деньги. А потребители эти очень разнообразны. Нефтегазовому комплексу нужна одна техника, лесозаготовительному комплексу – другая. Работающие в условиях напряженного городского движения строительные и дорожно-строительные организации предъявляют свои жесткие требования. А специализированные перевозчики сверхтяжелых, массой свыше 300 тонн, грузов вынуждены были приобретать прицепной состав за рубежом. Советская промышленность для таких грузов прицепы не выпускала.

Для достижения успеха нужно было пройти тернистый путь, методом проб и ошибок определить технику, которую требует рынок.

И в становлении рынка тяжеловозов первую скрипку сыграл флагман подотрасли – Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов.

Оставшись без традиционных заказов Минобороны, пережив несколько трудных лет, когда толком ничего не строится, завод смог выжить. Все было далеко не просто – многократно уменьшились заказы, уволились многие хорошие специалисты. Предприятие, каких мало в мире, имеющее опыт изготовления техники для перевозки космических кораблей, грузов весом и в 600, и в 1200 т, ориентированное под нужды «оборонки» и строек века, осталось без своих прежних покровителей. Но, как сказали на предприятии, «такие заводы в космос не улетают». Было сохранено главное – доброе имя, традиции, качество работы, конструкторский коллектив.

Большой заслугой завода было обновление типажа серийных прицепов и полуприцепов тяжеловозов к концу 80-х г. Эта надежная техника грузоподъемностью 26-60 т и сегодня пользуется заслуженной популярностью в нефтегазовом комплексе, у строителей и у многих других потребителей.

ЧМЗАП-93853 – яркий представитель тяжеловозов 90-х годов. За считанные годы предприятие на порядок увеличило номенклатуру выпускаемой продукции, доведя ее почти до 200 наименований.



Полуприцеп ЧМЗАП-93853-0000022



Полуприцеп ЧМЗАП-93853-0000013



От многих разработок потом пришлось отказаться как от мало рентабельных. Но появилась концепция работы, принципиально новые направления, и главное из них - освоение серийного производства полуприцепов с пониженной высотой грузовой платформы на шинах малого диаметра размерности 8,25R15. Какие только варианты этой техники не выпускались, пока не был отработан типаж!



Полуприцеп ЧМЗАП-9906.4-0000041



Полуприцеп ЧМЗАП-93262-0000010

Наконец-то появились востребованные рынком полуприцепы низкорамной конструкции.



Полуприцеп ЧМЗАП-93853-0000037НР

Конструкторы завода научились разрабатывать многоосные полуприцепы с рамой над колесами и низкорамные с управляемыми осями.



Полуприцеп ЧМЗАП-99903-0000033



Полуприцеп ЧМЗАП-99903-0000015

Нельзя не упомянуть семейство тяжеловозов с повышенной высотой грузовой платформы, разработанное специально под потребности нефтегазового комплекса.



Полуприцеп ЧМЗАП-83911-0000012

А транспортные средства модульной конструкции, позволяющие транспортировать грузы массой до 1200 тонн (и это не предел!), стали настоящей гордостью коллектива ЧМЗАП. Ни один завод автоприцепов России и стран СНГ не в состоянии пока создать такие сложные конструкции.



Полуприцеп ЧМЗАП 706000-010

Говоря о ЧМЗАП, следует отметить, что это единственное в стране предприятие, имеющее столь колоссальный опыт в разработке прицепной техники. В серийном производстве сейчас почти 100 моделей, ежегодно разрабатываются десятки наименований новой продукции. Если потребуются, номенклатурный портфель может мгновенно увеличиться в три-четыре раза.

Все новые разработки получают жизнь в цехе мелких серий - это целый завод в заводе. И если опыт изготовления новых изделий окажется удачным, то их производство начинается на основных площадях завода. ///



## Платные дороги: опыт и прогнозы

Одних российских перевозчиков платные дороги пугают, другие с нетерпением ждут их скорейшего ввода в эксплуатацию. Многие преимущества и недостатки платных автомагистралей становятся понятны при анализе масштабного проекта по строительству автобана между двумя российскими столицами.

Россия – большая страна. Самая большая. На всей ее огромной территории от Калининграда до Владивостока находятся производители и потребители всевозможной продукции. Соединяют их, в частности, автодороги.

### Что сделано? Что делать?

Существующая в России сеть автодорог, увы, не отличается ни качеством, ни разветвленностью. По оценкам Министерства транспорта РФ, чтобы решить проблему транспортной доступности, нужно построить миллион километров дорог.

За последнее десятилетие в развитии автодорожного строительства были разные периоды. С 1995 по 2000 год в стране было построено и отремонтировано 34 тыс. км автодорог, 290 км мостов и путепроводов. Но затем последовала реформа федерального дорожного фонда, в результате которой финансирование отрасли сократилось вдвое (с 2,9% до 1,45% ВВП). Большинство уже начатых строек пришлось заморозить. При этом основная часть даже федеральных дорог в России – это трассы 2-й, 3-й и 4-й категорий. Свыше трети из них требуют реконструкции. На таких трассах до сих пор находятся в эксплуатации 72 деревянных моста и две паромные переправы.

В то же время если для развития федеральных дорог разработана целевая программа, то что будет с муниципальными дорогами, пока совершенно не ясно. Кто за них отвечает, откуда брать деньги и т. д.? А ведь именно



по этим дорогам осуществляется подъезд к большинству предприятий, к складам да и к вашему дому.

### Некоторые возражения

Российское правительство приняло решение, направленное на развитие платных автодорог. Можно назвать множество доводов против такого решения. Первое, что приходит на ум, – это малая производительность асфальтобетонных заводов. Их продукция будет поступать прежде всего на выполнение коммерческих проектов, что сильно скажется на бесплатных дорогах, для которых материалов будет не хватать.

Кто будет проводить обслуживание платных и бесплатных трасс? В густонаселенных районах это, возможно, будут разные фирмы, а в малонаселенных – точно одна. Хватит ли у нее времени на реконструкцию всех дорог? Какую дорогу она будет ремонтировать в первую очередь – платную или бесплатную? Вопросы, можно сказать, риторические. Вот пример. Попробуйте поставить машину на участке бесплатной парковки в «Шереметьево-2». Качество площадки таково, что даже на джипе это сделать непросто. Ремонт же заниматься некогда – надо выполнять денежные заказы.

Однако программа развития платных дорог принята, и сегодня уже делаются первые шаги по ее реализации. Стратегически это, конечно, верное решение – платные автомагистрали существуют во всех развитых странах. Но в России при реализации этой программы будут возникать специфические сложности, поэтому разворачивать активное строительство таких дорог в нашей стране возможно несколько преждев-

ременно.

### Как ездят сейчас?

Многие ездили, а большинство транспортных компаний осуществляли грузоперевозки по трассе М-10. Как обычно происходит доставка груза по этой дороге в настоящее время?

Водитель получает груз в первой половине дня и пытается выбраться на трассу. Средняя скорость движения при этом не более 5 км/ч. Далее поток распределяется по трассе без больших проблем за исключением нескольких мест. Это мост через реку Волхов, объездная дорога Великого Новгорода, проезд через Вышний Волочек и Клин. Самым опасным отрезком пути для грузовиков является дорога в районе Валдая. Там трасса состоит из постоянно чередующихся крутых и протяженных подъемов и спусков. Хотя автомашины иностранного производства без труда могут преодолеть данный участок, однако перед ними возникает существенная дополнительная помеха в виде отечественных автомобилей, для которых эти подъемы становятся слишком затяжными, а спуски – стремительными и опасными.

Немало водителей грузового автотранспорта, осуществляющих перевозки между Санкт-Петербургом и Москвой, останавливаются по дороге на ночлег. Связано это с тем, что, во-первых, ночью гораздо труднее вести машину, а во-вторых, многим водителям приходится накануне почти полный рабочий день провести на приемке груза. Некоторые водители отправляются в дорогу затемно, с тем чтобы прийти на выгрузку к 10-12 часам утра. Среднее транзитное время на существующей трассе составляет 16 ч.

### Как будут ездить?

Планируется, что новый автобан позволит сократить время в пути, снизить затраты на ГСМ и уменьшить износ подвижного состава. Предполагается, что полученная экономия покроет стоимость платы за проезд. Так ли это?

В отношении износа сомнений не возникает. Он действительно зависит от качества дороги. А вот экономия ГСМ на таком расстоянии будет незначительна. Сокращение времени в пути – вроде бы очевидное преимущество, но, оказывается, не всегда. Время прибытия на погрузку-выгрузку определено, а в неурочный период грузы отправляют и принимают единичные компании. Да, водитель получит больше вре-







мени на сон, но перевозчику платят деньги за выполненную работу. Так что скорее всего доплачивать за проезд по новой автотрассе будет заказчик, то есть в итоге – потребитель.

Взимание платы за транзит с иностранных перевозчиков может стать важной статьей дохода, особенно на первом этапе эксплуатации автобана. Они привыкли к платным дорогам, им не нужно преодолевать психологический барьер и они охотно пойдут на такие траты.

Хорошим подспорьем эта трасса станет для перевозчиков, осуществляющих транспортировку на более длинных маршрутах, для которых данная магистраль только часть пути. При высокой скорости они реально могут сэкономить на всем маршруте день пути – фактически 1500-2000 руб. для автомобиля грузоподъемностью 20 т.

Но самый большой эффект получат перевозчики в смежном межобластном сообщении. Сейчас водители на перевозку из Москвы в Тверь порой тратят полные сутки (на следующий день после разгрузки или выгрузки машина может простаивать). При значительном увеличении скорости движения у них будет возможность совершать рейсы в оба конца за один световой день. Проще говоря, будет экономиться полноценный рабочий день.

Еще более весомы преимущества новой трассы для легкового и автобусного транспорта.

#### Порядок передачи дорог в эксплуатацию на платной основе

Автомобильные дороги и дорожные объекты передаются для эксплуатации на платной основе юридическим лицам, в том числе организациям, подведомственным Российскому дорожному агентству, которые могут обеспечить финансирование, строительство (реконструкцию), ремонт и содержание автомобильных дорог и дорожных объектов в соответствии с установленными требованиями.



Передача в эксплуатацию на платной основе автомобильных дорог и дорожных объектов юридическим лицам, за исключением организаций, подведомственных Российскому дорожному агентству, осуществляется по конкурсу на срок до 49 лет при сохранении их в федеральной собственности и оформляется гражданско-правовым договором.

Из Временных правил организации эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов от 27 августа 1999 г.

#### О порядке введения, взимания и расчета платы за проезд

Введение платы за проезд осуществляется Российским дорожным агентством на основании решения Правительства РФ об эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта, а также договора о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта, заключенного согласно Временным правилам организации эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов. Пользователь платных автомобильных дорог и дорожных объектов оплачивает проезд по преискуранту, действующему для данной автомобильной дороги и дорожного объекта.

Плату за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам взимает организация, эксплуатирующая соответствующие автомобильную дорогу и дорожный объект согласно договору о создании и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги и дорожного объекта, заключенному с Российским дорожным агентством или уполномоченной им организацией.

Средства, взимаемые с пользователей платных автомобильных дорог и дорожных объектов, направляются на следующие цели:

а) содержание и ремонт платных автомобильных дорог и дорожных объектов, со-

вершенствование организации и безопасности дорожного движения;

б) управление платными автомобильными дорогами и дорожными объектами;

в) выполнение связанных с созданием и эксплуатацией платных автомобильных дорог и дорожных объектов обязательств перед кредиторами;

г) возмещение затрат, связанных со строительством (реконструкцией) и обустройством платных автомобильных дорог и дорожных объектов;

д) формирование прибыли организации, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект.

На строительство, ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог общего пользования направляется прибыль, получаемая сверх предельного размера прибыли, остающейся в распоряжении организации, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект.

Уплата налогов осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В случае если эксплуатация платных автомобильной дороги и дорожного объекта осуществляется организацией, подведомственной Российскому дорожному агентству, средства, взимаемые с их пользователей, подлежат зачислению в Федеральный дорожный фонд РФ.

Стоимость проезда должна соответствовать объему и качеству услуг, предоставляемых пользователю платных автомобильной дороги и дорожного объекта, и учитывать необходимость полного, а когда это невозможно – частичного покрытия затрат на строительство (реконструкцию) автомобильной дороги и дорожного объекта и затрат на их эксплуатацию, а также получения прибыли организацией, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект. Размер платы за проезд определяется по методике, утверждаемой Российским дорожным агентством.

Методика расчета размера платы должна исходить из преимуществ платных автомобильных дорог и дорожных объектов, обеспечивать учет плановых затрат и получение прибыли организацией, эксплуатирующей указанные дороги и объекты.

Плата за проезд дифференцируется в зависимости от типа и грузоподъемности транспортных средств.

Преискурант, утвержденный руководителем организации, эксплуатирующей платные автомобильную дорогу и дорожный объект, доводится до сведения пользователей с тем, чтобы они могли заблаговременно принять решение о маршруте. В преискуранте должна быть ссылка на нормативные правовые акты, регламентирующие установление платы за проезд.

Выдержки из Временных правил организации эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов от 27 августа 1999 г. ///

По материалам сайта [www.logistpro.ru](http://www.logistpro.ru)



# Прицепы и полуприцепы-тяжеловозы с пониженной высотой грузовой платформы

## Описание семейства

Семейство создавалось по результатам изучения потребностей предприятий, занимающихся строительством и ремонтом автомобильных дорог. Приобретая дорожно-строительную технику по импорту, эти компании вдруг обнаружили, что доставлять закупленную технику к месту работы нечем. Нет соответствующего прицепного состава. Необходимость в прицепной технике настолько назрела, что в 1997 году, когда первые представители семейства вышли из ворот завода, за короткий период было продано более десятка таких полуприцепов.

В состав семейства входят полуприцепы одноосные, двухосные, трехосные; трехосные с раздвижной платформой, многоосные с управляемыми осями. Полуприцепы рассчитаны на эксплуатацию по дорогам I, II, III технических категорий по СНиП 2.05.02-85 при безгаражном хранении при температурах окружающего воздуха от минус 45 до плюс 45 °С и относительной влажности воздуха до 75% при плюс 15 °С.

Отличительной особенностью конструкции прицепного состава этого семейства является пониженная (не более одного метра, а чаще всего – 885 мм) высота грузовой платформы, достигаемая за счет применения шин малого диаметра размерности 8,25x15 с нормой слойности 18. Шины закупаются по импорту, поскольку российские заводы шин такого диаметра в сочетании с требуемой грузоподъемностью не выпускают.

Вторая особенность – угол наклона въездных трапов определяется требованиями заказчика. Он может быть от 8 до 18 градусов. Самый приемлемый угол наклона для большинства видов дорожно-строительной техники – 8 градусов, так как больший угол

маломощные двигательные установки перевозимой техники преодолеть не в состоянии. Сама же ширина трапов может быть 400, 700 или 1050 мм.

Восьмиградусный угол наклона требует определенной длины трапов. При этом конструкция их должна быть такой, чтобы в транспортном (поднятом) положении габаритная высота полуприцепа не превышала бы четыре метра. Поэтому каждый трап выполнен из двух частей (складным), а для подъема и опускания трапов применены гидравлические цилиндры. Это – третья особенность.

Четвертая особенность – полуприцепы по желанию заказчика комплектуются гидравлической лебедкой с тяговым усилием до пяти тонн. Лебедка применяется в тех случаях, когда необходимо погрузить неисправную технику.

Работа гидросистемы полуприцепа обеспечивается либо гидросистемой тягового автомобиля, либо автономной электрогидравлической установкой, закрепляемой на полуприцепа. Электропитание установки – от электросистемы тягача.

Тормозные системы и электрооборудование полуприцепов – самой современной конструкции – соответствуют международным стандартам по безопасности.

Рама лонжеронного типа, изготавливаемая из низколегированных сталей, состоит из четырех лонжеронов, соединенных между собой поперечинами в единую силовую конструкцию. Грузовая платформа закрыта листами настила. Если параметры грузовой

платформы в стандартном исполнении не обеспечивают размещение груза, они могут быть легко изменены, если есть на то желание нашего покупателя.

Тормозные механизмы – барабанного типа на всех колесах с кулачковым разжимом колодок. Привод тормозов – пневматический двухпроводной с возможностью переоборудования по однопроводной схеме после установки специальной головки, входящей в комплект ЗИП. Стояночная тормозная система – ручная с механическим приводом от рукоятки, расположенной с правой стороны грузовой платформы, действующая на колодки рабочего тормоза.

Электрооборудование выполнено по однопроводной схеме (отрицательный полюс соединен с «массой») и рассчитано на напряжение 24 В.

Опорное устройство механическое двухскоростное винтовое с редуктором и ручным приводом от рукоятки. Усилие на рукоятке при подъеме передней части груженого полуприцепа не превышает 20,4 кгс.



ЧМЗАП-93853-029

Обязательно установлена противоподкатная боковая и задняя защита.

Ошиновка двухскатная. Шины – импортные модели 8,25R15 143G – соответствуют шинам 8,25R15 нс 18 по ГОСТ 5513-97. Номинальное давление в шинах – 840 кПа (8,5 кгс/см²). Дисковые колеса с ободом 7,00-15 по ГОСТ 10409-74 крепятся к ступице десяти шпильками. Крепление соответствует международному стандарту ISO.

Полуприцепы комплектуются запасными колесами и минимальным количеством инструмента. Однако совместно с инструментом тягового автомобиля прикладываемый комплект обеспечивает полную разборку всех узлов при проведении работ по техническому обслуживанию и ремонту.

Грузоподъемность зависит от числа колесных осей. Одноосные полуприцепы имеют грузоподъемность от 9 до 14 тонн, двухосные – от 20,5 до 26,2 тонны, трехосные – от 35 до 39 тонн, трехосные раздвижные – 33...34 тонны, многоосные с управляемыми осями от 55 до 61 тонны.

Семейство состоит из базовых моделей и

## Перечень базовых моделей семейства

№	Наименование модели	Номер модели	Номер спецификации базовой модели	Число осей	Грузоподъемность (тонн)
1	Полуприцеп-тяжеловоз	932620	010	1	11,29
2	Полуприцеп-тяжеловоз	938530	029	2	24,0
3	Полуприцеп-тяжеловоз	9906.40	041	3	38,0
4	Полуприцеп-тяжеловоз (с раздвижной платформой)	933710	010-02	3	33,0
5	Полуприцеп-тяжеловоз (с управляемыми осями)	999020	010	6	61,0





[www.uralavtopritsep.ru](http://www.uralavtopritsep.ru)

***Дальние расстояния –  
новые горизонты!***



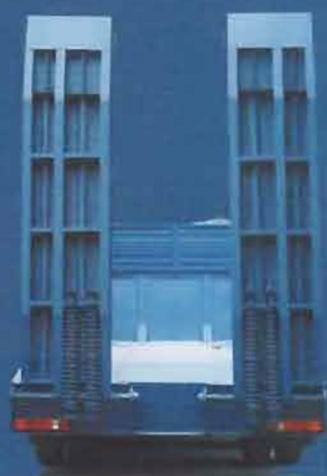




## СТАНДАРТЫ:

СНМП 2.05.02-85 – для дорожного  
 ГОСТ 12017-81 или ГОСТ Р 41.55-96  
 ГОСТ 12105-74 – для седельного уст  
 ГОСТ 8769-75 или ГОСТ Р 41.48-99  
 ГОСТ 4364-81 или ГОСТ Р 50023-92  
 для выводов привода тормозов

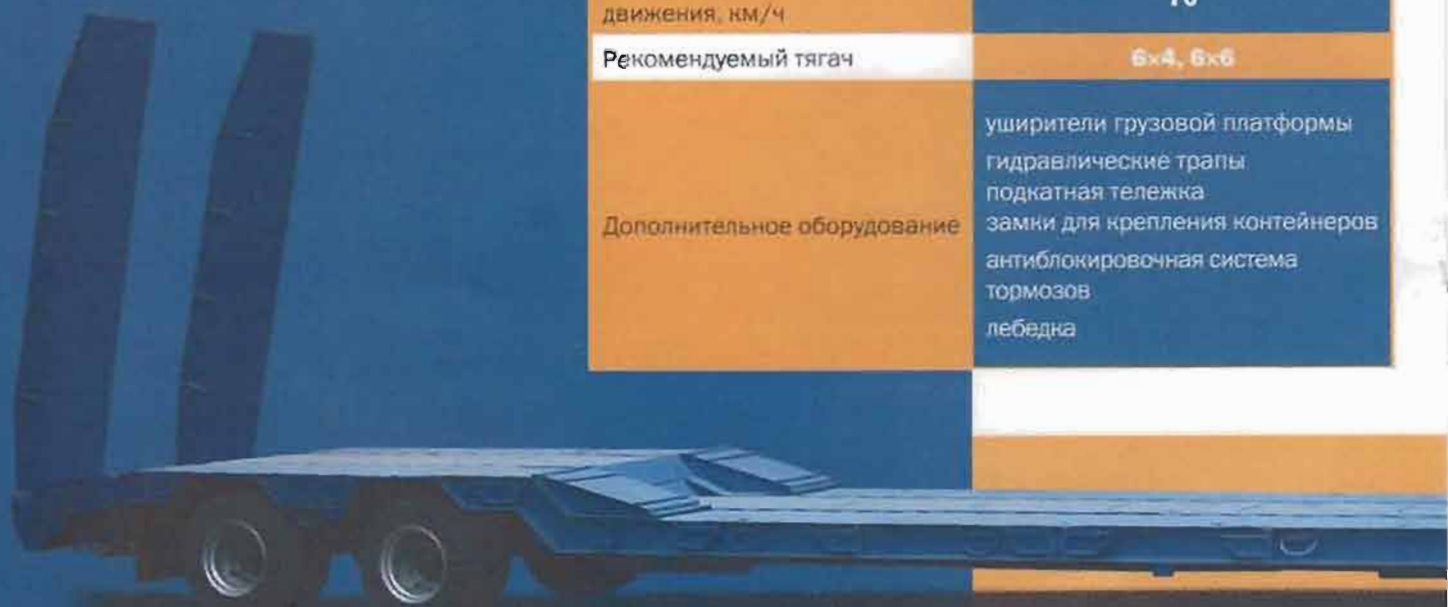
Низкорамный полуприцеп-тяжеловоз м  
 предназначен для перевозки колёсной и  
 нестандартных грузов собственной массе  
 Модель снабжена механическими трапам  
 помощниками подъёма и опускания, для  
 ходом. Кроме этого, для погрузки неистр  
 на погрузочную платформу, полуприцеп  
 расположенной на бортовой площадке в



4000 max

2000...2438

Наименование	93853-0000037НРК
Масса, перевозимого груза, кг	25 000
Снаряженная масса, кг	9 000
Нагрузка на седельное устройство, кг	14 000
Нагрузка на дорогу через шины, кг	20 000
Шины	8,25 R 15 149 G
Количество колес, шт.	8+1
Дорожный просвет	250
Угол въезда по трапам, град.	13
Максимальная скорость движения, км/ч	70
Рекомендуемый тягач	6x4, 6x6
Дополнительное оборудование	уширители грузовой платформы гидравлические трапы подкатная тележка замки для крепления контейнеров антиблокировочная система тормозов лебедка





покрытия;  
 - для сцепного шнорня;  
 устройства тягача;  
 для выводов электросоединений;  
 для ГОСТ Р 41.13-99 –  
 озной системы

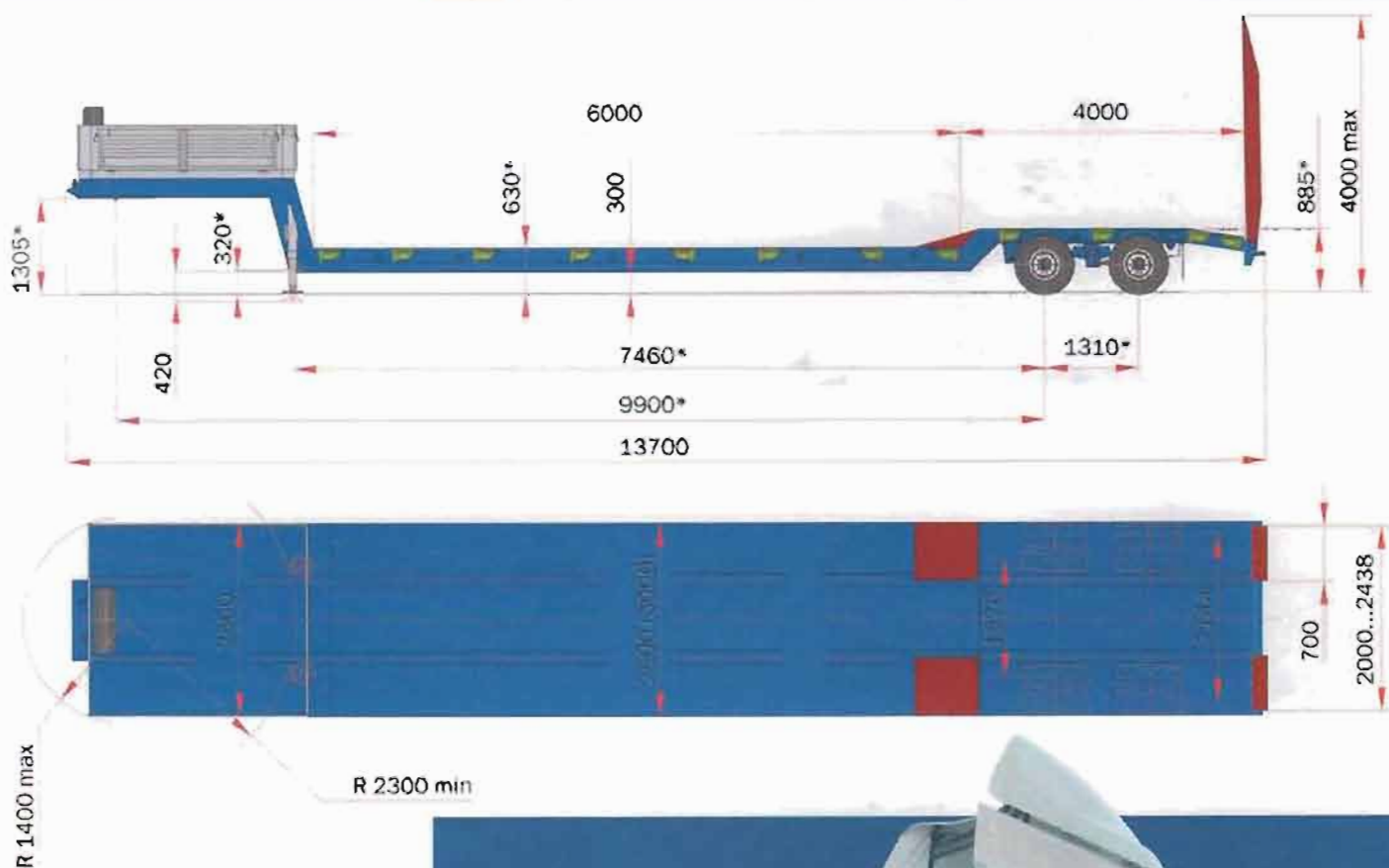
# ЧМЗАП 93853-0000037НРК

ели ЧМЗАП-938530-037НРК  
 сеничной техники, а также других  
 до 25 тонн.  
 , оборудованными механическими  
 езды на погрузочную платформу своим  
 вной техники или затягивания груза  
 борудован гидравлической лебёдкой,  
 го гусачной части.

Стандартная ширина платформы – 2,5 метра, но с помощью боковых уширителей возможно увеличение погрузочной ширины до 3-х метров.

Гусачная часть рамы рассчитана на сцепку с седельным тягачём допускающим нагрузку на седло не менее 14,7 тонн и колесной формулой 6×4 или 6×6.

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию по дорогам I, II и III технических категорий при температуре от -45°C до +45°C и относительной влажности воздуха до 75%. При соблюдении режимов эксплуатации полуприцепа допускается его безгаражное хранение.





# ТЯЖЕЛОВОЗЫ

до 1000 т и более

- ВЫСОКОРАМНЫЕ
- СРЕДНЕРАМНЫЕ
- НИЗКОРАМНЫЕ



ДО КОНЦА 2007 ГОДА  
КАЖДЫЙ МЕСЯЦ  
**АКЦИЯ!**



ЧМЗАП 9990-070



ЧМЗАП 99903-033



ЧМЗАП 99865-053



[www.uralavtopritsep.ru](http://www.uralavtopritsep.ru)





множества комплектаций каждой базовой модели. Каждая комплектация имеет идентификационный номер ее спецификации, который вместе с номером модели полно и однозначно определяет технические характеристики и комплектность изделия.

## Потребительское назначение

Основным направлением использования этого вида прицепной техники является перевозка специальной техники, которая повседневно применяется для производства дорожно-ремонтных, строительно-монтажных работ.

Полуприцепы этой группы незаменимы в гаражах и цехах автопарков дорожно-строительных и ремонтно-строительных организаций, АвтоДоров крупных городов, строительных и строительно-монтажных организаций, предприятий агропромышленного комплекса. Низкорамные полуприцепы (НР в обозначении модели) отлично подходят для перевозки спецтехники, подпадающей под ограничения габаритов по высоте, благодаря заниженной конструкции рамы.

Кроме того, данные полуприцепы - просто находка для организаций, в названии или роде деятельности которых присутствуют: «спецстрой», «строймеханизация», «трубопроводстрой», «каналстрой», «нефтегазстрой», а также для транспортных подрядчиков и субподрядчиков, обслуживающих заказчиков из вышеперечисленных отраслей.

И конечно же идеально наши полуприцепы впишутся в колонны ПМК, АвтоТранса и других профессиональных перевозчиков крупногабаритных тяжеловесных грузов.

## Описание полуприцепа ЧМЗАП-932620 по спецификации 010 (базовая модель)

### 1. Эксплуатационные характеристики.

Полуприцеп модели ЧМЗАП-932620 по спецификации 010 предназначен для перевозки по дорогам I, II, III технических категорий (СНИП 2.05.02-85) зерноуборочных комбайнов типа Дон-1500Б и другой колесной и гусеничной техники соответствующей массы и габаритов.

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружающего воздуха от минус 45 до плюс 45 °С, относительной влажности воздуха до 75% при плюс 15 °С.

Сцепной шкворень полуприцепа исполнения А по ГОСТ Р 41.55-99 или ГОСТ 12017-81 имеет диаметр 50,8 мм. Выводы пневмопривода тормозов соответствуют ГОСТ Р 50023-92 и ГОСТ Р 41.13 или ГОСТ4364-81. Электровыводы выполнены по ГОСТ Р 41.48-99 или ГОСТ 8769-75.

Седельные тягачи должны допускать нагрузку на седло не менее 9,2 тонны и иметь присоединительные размеры по ГОСТ 12105-74 для вертикальной нагрузки свыше 8,5 тонны.

Грузоподъемность 11,5 тонны. Снаряженная масса – 8,5 тонны. Нагрузка на седло тягача – 9,2 тонны, на дорогу через шины – 10,8 тонны.

Высота грузовой платформы - 935 мм в снаряженном состоянии и 885 – при полной нагрузке. Высота седельно-сцепного устройства тягача – 1350 мм в снаряженном состоянии и 1305 – при полной нагрузке.

Ширина платформы – 3000 мм – за счет уширителей может быть увеличена до 3500 мм. Длина платформы – 10,8 метра.

Передняя (гусачная часть) рамы полуприцепа рассчитана на сцепку с седельным тягачом с колесной формулой 6х6 (задний габаритный радиус равен 2300 мм). Исполнение гусачной части под тягач 6х6 увеличивает номенклатуру применяемых тягачей.

Максимальная скорость движения 70 км/час. Ширина коридора, занимаемая ав-

топоездом, составляет 12,5 м. при повороте тягача с внешним габаритным радиусом 14 м.

### 2. Сведения о конструкции.

Полуприцеп имеет одну колесную ось. Две рессоры своей средней частью стремянками крепятся к балке оси. Концы рессор опираются на кронштейны, приваренные к основным лонжеронам рамы. Тяговые и тормозные усилия передаются от колесных осей на раму двумя реактивными штангами.

Тормозные механизмы – колодочные барабанного типа с кулачковым разжимом тормозных колодок и автоматической регулировкой зазора между беговой дорожкой тормозного барабана и тормозящей поверхностью колодок. Диаметр беговой дорожки тормозного барабана 300 мм, ширина – 200 мм.

В состав тормозного привода входит антиблокировочная система тормозов категории В конфигурации 2S/2M.

Грузовая платформа покрыта металлическим настилом. Трапы шириной 700 мм имеют пружинный помощник подъема и опускания и устройство поперечного перемещения, которое дает возможность приспособить колею трапов под колею перевозимой техники. Усилие, необходимое для подъема трапа, не превышает 50 кгс.

Поставляется с уширителями платформы и бортами на гусачной части рамы.

### 3. Дополнительные возможности, предоставляемые заводом по заявке покупателя.

#### Полуприцепы могут поставяться в следующих вариантах:

- 1) с длиной платформы 12,1; 10,8; 8,8 и 7,3 метра,
- 2) с шириной платформы 2,5 и 3 метра,
- 3) без уширителей, трапов, бортов на гусаче,



ЧМЗАП-93853-037НР



ЧМЗАП-93262-010



4) без антиблокировочной системы тормозов,

5) дополнительно комплектоваться восемью съемными стойками (кониками), устанавливаемыми по периметру платформы, высота стоек оговаривается в заказе.

Могут быть и другие варианты комплектности заказываемых полуприцепов.

## Описание полуприцепа ЧМЗАП-938530 по спецификации 029

(базовая модель)

### 1. Эксплуатационные характеристики.

Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-938530 по спецификации 029 предназначен для перевозки колесной и гусеничной техники и других тяжеловесных грузов по дорогам I, II и III технических категорий (СНиП 2.05.02-85).

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружающего воздуха от минус 45 до плюс 45 °С, относительной влажности воздуха до 75% при плюс 15 °С.

Сцепной шкворень полуприцепа исполнения А по ГОСТ Р 41.55-99 или ГОСТ 12017-81 имеет диаметр 50,8 мм. Выводы пневмопривода тормозов соответствуют ГОСТ Р 50023-92 и ГОСТ Р 41.13 или ГОСТ 4364-81. Электровыводы выполнены по ГОСТ Р 41.48-99 или ГОСТ 8769-75.

Седелные тягачи должны допускать нагрузку на седло не менее 14,7 тонны и иметь присоединительные размеры по ГОСТ 12105-74 для вертикальной нагрузки свыше 8,5 тонны.

Грузоподъемность 24 тонны. Снаряженная масса – 8 тонн. Нагрузка на седло тягача – 14 тонн, на дорогу через шины – 18 тонн.

Высота грузовой платформы 935 мм в снаряженном состоянии и 885 – при полной нагрузке. Высота седельно-сцепного устройства тягача – 1350 мм в снаряженном состоянии и 1305 – при полной нагрузке.

Ширина платформы – 2500 мм – за счет уширителей может быть увеличена до 3000 мм. Длина платформы – 8,4 метра.

Передняя (гусачная часть) рамы полуприцепа рассчитана на сцепку с седельным тягачом с колесной формулой 6x6 (задний габаритный радиус равен 2300 мм), хотя мы рекомендуем гидрофицирова-



ЧМЗАП-93853-037НР

ный вариант седельного тягача с колесной формулой 6x4. Исполнение гусачной части под тягач 6x6 увеличивает номенклатуру применяемых тягачей.

Максимальная скорость движения – 70 км/час. Ширина коридора, занимаемая автопоездом, составляет 9,3 м при повороте тягача с внешним габаритным радиусом 12,5 м.

### 2. Сведения о конструкции.

Полуприцеп имеет две колесных оси. Четыре рессоры (по две на каждой оси) своей средней частью стремянками крепятся к балке оси. Один конец рессоры опирается на кронштейн, приваренный к основному лонжерону рамы, а второй – на балансир подвески. Балансир подвески обеспечивает равномерное распределение нагрузки между осями при переезде дорожных неровностей. Тяговые и тормозные усилия передаются от колесных осей на раму четырьмя реактивными штангами (по две на каждую ось).

Тормозные механизмы – колодочные барабанного типа с кулачковым разжимом тормозных колодок и автоматической регулировкой зазора между беговой дорожкой тормозного барабана и тормозящей поверхностью колодок. Диаметр беговой дорожки тормозного барабана – 300 мм, ширина – 200 мм.

В состав тормозного привода входит антиблокировочная система тормозов категории В конфигурации 4S/3M.

Грузовая платформа покрыта металлическим настилом. Трапы шириной 1050 мм снабжены гидравлическим механизмом подъема и опускания и устройством поперечного перемещения, которое дает возможность приспособить колею трапов под колею перевозимой техники.

Полуприцепы поставляются с уширителями платформы и бортами на гусачной

части рамы, гидравлической лебедкой.

### 3. Дополнительные возможности, предоставляемые заводом по заявке покупателя:

1) замена рессорной подвески производства ЧМЗАП на импортную подвеску (BPW, GIGANT и т.п.),

2) установка импортного опорного устройства фирмы JOST,

3) установка механических трапов шириной 400 мм с углом въезда 18 градусов, шириной 700 мм с углом въезда 13 градусов,

4) комплектование подкатной тележкой, превращающей двухосный полуприцеп в трехосный прицеп, фермой для перевозки железобетонных панелей, бортами по периметру платформы, замками для крепления большегрузных контейнеров, поворотным кругом на гусачной части для размещения на нем жатки зерноуборочного комбайна; стойками (кониками) для перевозки проката металлов, леса,

5) изготовление платформ различной длины: 7,6; 8,4; 10,5; 10,8 и 12,2 метра,

6) увеличение грузоподъемности до 26,5 тонны,

7) поставка без бортов на гусачной части, уширителей, трапов, лебедки, антиблокировочной системы тормозов,

8) поставка низкорамного полуприцепа с высотой платформы не более 630 мм,

9) увеличение ширины платформы. ///



## Новые автомобили – новые перспективы

Трудно переоценить значение транспорта для завода. Нет такого цеха, где не применялись бы автомашины. Как и на любом действующем промышленном предприятии, транспорт является основной «артерией» технологического процесса основного и вспомогательного производства. Это доставка материалов и своевременное обеспечение подразделений предприятия ими, отгрузка готовой продукции и отправка их потребителю.

В последние годы автомобильный парк ЧМЗАП не обновлялся, и поэтому приобретение новых автомобилей – это очень важный шаг для решения производственных задач. В течение месяца в автопарк будут прибывать новые автомобили иностранного производства. Это седельные тягачи Scania Griffin340, бортовые грузовики Hyundai HD170 (борт 11 тонн), ISUZU NQR719 (борт 5 тонн) и цельнометаллический фургон Ford Transit.

Данные автомобили более быстро и эффективно будут доставлять материалы для производства. Они обеспечивают высокий уровень комфорта для водителей.

Но одна из главных задач, которая будет решаться с вводом в эксплуатацию автомашин, – увеличение спектра дополнительных услуг, оказываемых потребителю, и возможность доставки нашей продукции покупателю. ///



## Тропический прицеп-модуль готовится к отправке в Индию

Решение нестандартных транспортных вопросов – одно из направлений деятельности ЧМЗАП. Многие модели производятся впервые и выпускаются мелкосерийными партиями с учетом требований конкретных заказчиков. Вот один из таких заказов выполняется на нашем заводе. Прокомментировать выполнение этого заказа мы попросили специалистов, которые непосредственно работали над ним.

**Валерий Салин, менеджер отдела продаж:**

- Три года назад в Атомстройэкспорте был спланирован заказ на изготовление тропического прицепа-модуля для работы на атомной электростанции в индийской провинции Куданкуламе. Мы оказались одним из звеньев в этом цикле крупной работы. Чтобы выполнить этот заказ нам потребовалось около восьми месяцев. Заказ выполнен, модуль вначале отправят в Озерск, где его еще доработают, обожьют нержавеющейкой и установят контейнер для перевозки отработанного ядерного топлива.

Я надеюсь, что к нашему заводу со стороны заказчика претензий не будет.

**Юрий Яковлевич Гольдштейн, зам. главного конструктора:**

- Заказ на изготовление тропического модуля не потребовал от нас принципиально новых решений, хотя над данным заказом работали мы впервые. За основу был взят серийно выпускаемый прицеп – модуль ЧМЗАП-706010, конструкция которого проверена в условиях реальной эксплуатации на Ижор-



ском заводе, Атоммаше, Нижегородском предприятии по перевозке тяжеловесных грузов и других организациях.

При выполнении этого заказа мы учитывали климатические особенности, биологическую среду страны, куда должна отправиться наша продукция. Замечу, что элементы, влияющие на безопасность и надежность прицепа, должны иметь тропическое исполнение. Специалистами ОГТ было подобрано специальное лакокрасочное покрытие, обеспечивающее эксплуатацию прицепа-модуля в условиях тропиков. В комплект запасных частей дополнительно включен ряд комплектующих изделий, срок службы которых ограничен в условиях жаркого климата.

Изготовление данного прицепа-модуля, как и других транспортных средств на модульной основе, – это труд всех заводских подразделений и прежде всего отдела главного технолога, службы обеспечения, механических цехов № 1 и 2, ПЗЦ и, конечно же, цеха мелких серий, производящего окончательную сборку, наладку и испытания данных машин.

**Виктор Васильевич Безбородов, начальник ЦМС:**

- Работа в нашем цехе сложная, но интересная. Практически каждый месяц – новые прицепы-модули. Мелкосерийное производство нельзя поставить на поток, а потому к каждой машине требуется индивидуальный подход. Мастерство, отточенное годами кропотливого труда, общая ответственность за сделанную работу свойственна этим людям. Последний заказ – три прицепных модуля для Казахстана – мы выполнили с достойным качеством и участвовали в шеф-монтаже у потребителей. Поэтому я уверен, что и этот заказ будет выполнен качественно и без претензий со стороны заказчика. ///





**М1 станет платной до Смоленска?**



Правительство России поручило Минтрансу РФ совместно с администрацией Смоленской области подготовить предложение о переводе участка федеральной автодороги Вязьма - Смоленск, а в последующем автодороги Смоленск - государственная граница Российской Федерации в режим платной дороги.

В случае реализации этого поручения особенно не сладко придется перевозчикам крупногабаритных тяжеловесных грузов, так как плата за проезд значительно возрастает, если транспортное средство не соблюдает утвержденные нормы по осевым нагрузкам и габаритам. Известно, что прицепная техника, предназначенная для перевозки этих грузов, как правило, нарушает все мыслимые и немыслимые нормы. Однако Челябинский машзавод автоприцепов (ЧМЗАП) – российский флагман «тяжелого прицепостроения» – успел подстроиться и уже предлагает тяжеловозы, отвечающие всем нормам.

Всем бы так! ///

**Введение ограничений на движение грузового транспорта в Казани**



АСМАП, Москва, сообщил о введении ограничения, распространяющегося на все грузовые автотранспортные средства весом свыше 5 т в центре Казани, Россия. Ограничение на движение действует с 07.00 до 22.00 на протяжении всего года с 1 сентября 2007 года.

Не унывайте, водители. Закон нельзя перешагнуть, но можно обойти. Специалисты ЧМЗАП рекомендуют обратиться в соответствующую дорожную службу и получить необходимое разрешение. ///

**В Армении утвержден порядок осуществления международных грузоперевозок**



Правительство Армении на своем заседании 30 августа утвердило порядок международных грузоперевозок с территории республики. «Порядок позволит облегчить процесс грузоперевозок для транспортных организаций Армении. В соответствии с этим порядком грузоперевозки в другие страны будут осуществляться на основании разрешения Министерства транспорта». - сказал министр транспорта Армении. «Такие разрешения не потребуются получать при транспортном сообщении с Россией, Грузией и Казахстаном, с которыми у Армении имеются межгосударственные договоры», - добавил он. Продолжая развивать тему грузоперевозок, министр сообщил, что перевозка 80% грузов общего назначения осуществляется российским и белорусским автотранспортом, тяжеловесные же грузы перевозятся исключительно челябинскими тяжеловозами ЧМЗАП. ///

**Тарифы транспортного комплекса РФ: +7%**



Тарифы на перевозку всех видов грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации в первом полугодии 2007 года выросли в среднем на 7% (год назад – на 8%). Однако тарифы на перевозку крупногабаритных тяжеловесных грузов с применением прицепного состава ЧМЗАП возросли только на 6,2%. Об этом сообщила пресс-служба Минтранса РФ. Феномен с прицепами ЧМЗАП пресс-служба не объяснила. ///

**Минтранс ускорит выдачу спецразрешений**

Минтранс РФ разрабатывает новый, ускоренный порядок выдачи спецразрешений на международные перевозки грузов автотранспортом. Об этом 27 августа на пресс-конференции заявил заместитель министра транспорта РФ Евгений Москвичев.

По словам Е. Москвичева, министерство на-

мерено уменьшить срок выдачи спецразрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов с нынешних трех недель до трех дней.

За разрешение придется платить. Размер оплаты будет зависеть от параметров перевозимого груза и применяемого прицепного состава, но свыше 2000 руб.

Напомним, что с 11 августа 2007 г. вступили в силу поправки в Кодекс об административных правонарушениях РФ (КоАП), которые вводят новые штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов автотранспортом.

Согласно поправкам, перевозка таких грузов без специального разрешения и специального пропуска влечет наложение административного штрафа на водителя в размере от 2,5 тыс. руб. или лишения водительских прав на срок от 4 до 6 месяцев. За это же нарушение должностные лица, ответственные за перевозку, будут караться штрафом от 15 тыс. до 20 тыс. руб., юридические лица – штрафом от 400 тыс. до 500 тыс. рублей.

Документ также предусматривает административные штрафы за перевозку грузов с превышением габаритов более чем на 10 сантиметров. Кроме того, штрафы предусмотрены за перевозку тяжеловесных грузов с превышением указанной в спецразрешении максимальной массы более чем на 15%.

По словам Е. Москвичева, единственным основополагающим нормативным документом, регламентирующим перевозку таких грузов в РФ, является «Инструкция о перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам РФ», зарегистрированная Минюстом РФ 8 августа 1996 г.

В соответствии с документом к таким грузам относится подвижной состав с грузом, нормативные параметры которого превышают установленные инструкцией значения (в частности, 20 м – по длине, 2,55 м – по ширине, 4 м – по высоте) и полной массой транспортного средства свыше 38 тонн.

Как отметил Е. Москвичев, Минтранс также предлагает изменить параметры габаритов, чтобы они соответствовали европейским, где полная масса транспортного средства составляет 40 тонн. «Соответствующий проект в настоящее время нами готовится», - сказал он.

Самое удивительное во всем этом: откуда об этих изменениях узнали специалисты ЧМЗАП? Видимо, у них есть свой человек в Минтрансе РФ. Иначе чем объяснить, что завод уже приступил к серийному производству прицепов-тяжеловозов, в конструкции которых учтены все нововведения? Ведь это означает, что перевозка тяжеловесных грузов на челябинских прицепах будет обходиться перевозчику значительно дешевле, чем на прицепах других производителей. ///



## Технология: вопросы и ответы

**Какие именно комплектующие производителей BPW, Gigant, Jost, Wabco, Suer используются при изготовлении прицепной техники ЧМЗАП?**

Немецкая фирма BPW является лидером в производстве осей и ходовых агрегатов для прицепов и полуприцепов. BPW является крупнейшим в Европе специализированным предприятием по конструированию, совершенствованию и производству этой продукции.

Из продукции фирм BPW и Gigant на наши изделия устанавливаются колёсные оси и 2-, 3-, 4- и 5-осные подвесочные агрегаты, а также рессорное и пневматическое оборудование, в том числе и с самоустанавливающимися и управляемыми осями, грузоподъемностью 9-20 т. Кроме этого, они поставляют нам противооткатные упоры, винты привода стояночного тормоза и комплекты для «евротентовика»: надстройка, каркас тента, борта, стойки бортовые, передний борт.

JOST-Werke - ведущий производитель в Европе седельных устройств, монтажных плит, телескопических опор, шкворней, поворотных кругов, контейнерных фитингов и ауригеров и является лидером в производстве тягово-сцепных устройств для прицепов и сельскохозяйственной техники.

Продукция фирмы пользуется широким спросом у транспортных предприятий и используется ведущими производителями грузовой автоприцепной техники.

Фирма JOST поставляет механические опорные устройства и 2" шкворни.

Компания Westinghouse Air Braking Company (WABCO) была основана в 1868 году. Работая под брендом WABCO, компания Vehicle Control Systems разрабатывает, изготавливает и продает тормозные системы и системы управления подвес-

кой и трансмиссией для коммерческого транспорта. В настоящее время WABCO является мировым лидером в данном секторе производства.

От фирмы WABCO в производство идут комплект пневматического привода тормозов и комплект систем контроля давления воздуха в шинах (IVTM).

При сборке на гражданскую прицепную технику ставятся колёсные диски Lemmerz и шины Scormag или Michelin.

**Какими эксплуатационными преимуществами обладают комплектующие производителей BPW, Gigant, Jost, Wabco по сравнению с использовавшимися ранее?**



На первое место при принятии решения об использовании в производстве импортных комплектующих, конечно, выходит показатель надёжности как отдельных деталей, так и узлов и агрегатов в сборе.

На втором месте для потребителя стоит вопрос обслуживания техники. Пока естественно, что интервалы обслуживания и замены импортных запчастей в несколько раз превышают аналогичные показатели отечественных производителей (за исключением произведённых по лицензии). Некоторые из узлов, например опорные устройства фирмы JOST, вообще не обслуживаются, что непосредственно отражается на количестве технических обслуживаний и их трудоёмкости.

На третьем месте находится довольно субъективная потребительская величина – доверие потребителей. На самом деле доверие формируется под влиянием первых двух факторов, но определённую роль играет и статус самого бренда. А если учесть, что первоначально бренд выбирает производитель, получается, что ЧМЗАП изначально выбирает для своих покупателей лучшее!

**Какие именно модели прицепов нашего производства ими оснащаются в настоящий момент?**

2- и 3-осные полуприцепы с погрузочной высотой до 1,030 мм и грузоподъемностью до 38 т с рессорными и пневматическими ходовыми агрегатами: ЧМЗАП-99064-041/042, ЧМЗАП-93853-029/030, ЧМЗАП-99064-051/050;

4-, 5- и 6-осные полуприцепы с погрузочной высотой до 1,030 мм и грузоподъемностью до 65 т с пневматическими ходовыми агрегатами: ЧМЗАП-99903-032/033, ЧМЗАП-99904-011/010Т, 99902-012;

полуприцепы с погрузочной высотой до 1,350 мм и грузоподъемностью до 80 т: 83991-012, 83992-011, 9990-070/071/072.

Помимо этого, более 50% всей выпускаемой прицепной техники оснащается механическими опорными устройствами и шкворнями фирмы JOST.

**Когда будет запущен пресс DENER?**

Пусконаладочные работы по прессу DENER завершены 14 июня 2007 года. 15 июня 2007 года по Акту № 11-1 пресс был запущен в производство.

**Какие именно детали будут на нем производиться?**

Согласно технологической документации пресс гнёт детали с S=0,5-12 мм и длиной до 3,000 мм (например, по каталожным номерам: 3110002801722-30; 8335.202701082; 3150202801302; и т.д.). Исключение составляет балка задней оси, каталожный номер 8335.202410012-10, так как для этого необходима призма H=63 мм.

**На какие модели прицепов они будут устанавливаться?**

На весь модельный ряд прицепной техники ЧМЗАП.

**Чем новые детали, изготовленные на импортном прессе, будут отличаться от устанавливаемых прежде?**

Помимо улучшения качества, повышенной износостойкости и снижения производственных затрат, новый пресс позволил значительно снизить допуски, в частности: угловой допуск сейчас составляет  $\alpha \pm 15'$ , линейный допуск составляет  $\lambda \pm 1$  мм. !!!





## Часто задаваемые вопросы

**Вопрос:** Можно ли на полуприцеп ЧМЗАП-93853 установить шины 300x508 и 320x508?

**Ответ:** 300x508 можно, 320x508 нет.

**Вопрос:** Можно ли на полуприцеп ЧМЗАП-93853 установить односкатную ошиновку?

**Ответ:** можно, например, широкопрофильные шины 1025x420-457.

**Вопрос:** Как заменить внутреннюю пину на полуприцепе 9990?

**Ответ:** возьмите из инструментального ящика гидродомкрат (малый, на 5 тонн), подставьте его под колесный балансир и поднимите домкратом подвеску так, чтобы шины не касались земли, разъедините вилки подвески в центре, разверните подвеску внутренним колесом наружу, замените шину; приведите все в исходное состояние. Более подробно этот процесс описан в руководстве по эксплуатации.

**Вопрос:** Можно ли транспортировать прицепы грузоподъемностью 40 тонн и более трактором типа К-700?

**Ответ:** нельзя, собственной массы трактора недостаточно для транспортирования такого прицепа, есть опасность опрокидывания всего тракторного поезда на повороте, кроме того, тормозной путь при экстренном торможении не будет соответствовать требованиям безопасности.

**Вопрос:** Известно, что Ставропольский завод автоприцепов зачастую не комплектует свои прицепы запасным колесом, а как у Вас?

**Ответ:** вся наша прицепная техника обязательно комплектуется хотя бы одним запасным колесом.

**Вопрос:** Можно ли увеличить длину платформы прицепа ЧМЗАП-83981?

**Ответ:** можно практически на любом прицепе или полуприцепе; есть, например, комплектация прицепа ЧМЗАП-839810 по спецификации 013-П с длиной платформы 11 метров при стандартной длине 7,48 метра.

**Вопрос:** Каким седельным тягачом можно транспортировать Ваш полуприцеп грузоподъемностью 40 тонн, если нет тягача КраЗ-6443?

**Ответ:** присоединительные размеры наших полуприцепов-тяжеловозов соответствуют международным стандартам для седельных тягачей с колесной формулой 6х6, поэтому они без

проблем стыкуются с любыми тягачами с колесной формулой 6х4; главное, обращайте внимание на высоту седла (продольный наклон полуприцепа в ту или другую сторону не должен превышать один градус) и разрешенную для Вашего тягача полную массу буксируемого полуприцепа.

**Вопрос:** Каков срок службы Вашей тяжелой транспортной техники до списания?

**Ответ:** по нашим расчетам - 8...10 лет, однако опрос эксплуатирующих организаций показывает, что фактический срок службы - 15...20 лет.

**Вопрос:** По каким дорогам можно возить грузы на Вашей тяжелой транспортной технике?

**Ответ:** по дорогам 1...5 категорий по СНиП 11-Д5-72.

**Вопрос:** Можно ли заказать у Вас полуприцеп с высотой грузовой платформы менее одного метра и грузоподъемностью около 40 тонн.

**Ответ:** можно, мы выпускаем более 30 наименований полуприцепов грузоподъемностью 38 тонн с высотой грузовой платформы 885 мм. ///





Тел./факс: (351) 724-20-10



Полуприцеп - тяжеловоз  
ЧМЗАП 99904-010Т  
Грузоподъемность - 60 т.



Полуприцеп - тяжеловоз  
ЧМЗАП-99903-015  
Грузоподъемность - 54 т.



Полуприцеп - тяжеловоз  
ЧМЗАП 9906.04-041  
Грузоподъемность - 36,5 т.

[www.uralavtopritsep.ru](http://www.uralavtopritsep.ru)

Прицепы  
и полуприцепы-тяжеловозы  
Полуприцепы низкорамные  
Прицепы модульной  
конструкции  
свыше 1000 т.

Только в октябре  
при покупке  
прицепной техники  
гр/л свыше 35 тонн  
LCD-телевизор  
от 25" - в ПОДАРОК!

**УРАЛАВТОПРИЦЕП**

454038 г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5,  
тел. (351) 724-20-10

Московская обл., Московский ЛПХ (Киевское шоссе),  
тел. (495) 223-99-09, доб. 727-23, +7-916-397-20-80





ЧЕЛЯБИНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ  
ЗАВОД АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРИЦЕПОВ

корпоративный журнал №15

### Схема проезда



### Контактная информация

ОАО «Уралавтоприцеп»  
454038, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, д. 5  
тел./факс (351) 724-20-10, [www.uralavtopritsep.ru](http://www.uralavtopritsep.ru)