



С нами везет

ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА

КОМБАЙНОВОЗЫ

АКЦИЯ!
КАЖДЫЙ МЕСЯЦ
следи за новостями на сайте
www.cmzap.ru



ВЫСОКОРАМНЫЕ · СРЕДНИЕ · Пониженные · НИЗКОРАМНЫЕ

ТЯЖЕЛОВОЗЫ



ЧМЗАП 93853-037-HP

**до 1000 тонн
и более**



ЧМЗАП 93853-037-УУБ2



Челябинский машиностроительный
завод автомобильных прицепов

НОВИЧКИ & ветераны

Отечественный рынок прицепов

Несмотря на переживаемые объективные сложности, слухи о преждевременной смерти российского автопрома сильно преувеличены. В особенности это касается сегмента отечественного авторынка, связанного с производством оборудования для грузоперевозок и прицепов. После резкого сокращения производства в середине 90-х годов с конца десятилетия объемы выпуска увеличиваются уверенными темпами. Так, только за период с 1999 по 2003 г. рост составил 2,5 раза (по данным журнала «Основные средства», 10/2004 г.)!

Это очевидная тенденция: возрождение экономики требует значительного количества грузовых перевозок, осуществляемых автомобилями с прицепами самого разного назначения. Понятно, что зарубежная техника, несмотря на качество и ассортимент, практически недоступна среднему и

малому бизнесу. Неудивительно, что на помощь коллегам пришли сравнительно небольшие, но амбициозные компании, делающие все, чтобы удовлетворить быстро растущий спрос.

В ряду относительно небольших компаний, уверенно лидирующих на этом рынке, давней известностью пользуется ООО МЗ «Тонар» (Орехово-Зуево). Хорошо зарекомендовавшие себя торговые фургоны этой фирмы известны большинству жителей крупных городов Европейской части России, став уже нарицательным названием. Тем не менее, компания в прошлом году вышла на рынок грузовых автоприцепов большой грузоподъемности. Несмотря на конкуренцию, тентованный полуприцеп общего назначения Тонар – 97461 грузоподъемностью 26,65 т и одноосный полуприцеп 97673 грузоподъемностью 5 т для перевозки легковесных грузов поль-

зуются достаточной популярностью.

Среди предприятий с совместным капиталом узнаваемость и хорошую репутацию на рынке завоевала фирма «Новтрак» (В. Новгород). Заметим, что фирма работает уже более 10 лет – она была учреждена еще в 1993 году немецкой компанией SOMMER Fahrzeugbau. Несмотря на трудности тех лет, компания сумела выжить и добиться успеха. «Новтрак» специализируется на изготовлении стальных и тентованных кузовов, а также большегрузных полуприцепов типа SW240/SG – GF240. Продукция компании имеет устойчивый спрос благодаря традиционно высокому качеству. Основные покупатели прицепов – отечественные фирмы, специализирующиеся на международных перевозках. Это естественно: прицепы «Новтрак» соответствуют всем европейским нормам безопасности, при этом существенно дешевле импортных, не имеют таможенных проблем и сертифицированы в России. Впрочем, 40% продукции «Новтрак» уходит на экспорт.

Из небольших предприятий, занимающихся выпуском прицепов, интересным опытом производства обладает компания «Трейлер» из подмосковного г. Ступино. Ориентируясь в основном на автолюбителя (приоритет отдан выпуску «дачных» прицепов к легковым авто), фирма выпускает и небольшие автобусы, которые также может транспортировать легковой или полугрузовой автомобиль. По мнению экспертов, этот двухосный прицеп не уступает зарубежным «коллегам» ни в чем, кроме цены.

Уверенно чувствуют

себя и ветераны отечественного производства. Несмотря на тяжелые годы, большинство из них выжили и теперь активно наверстывают упущенное. При этом заметно, что лучше всего развиваются дочерние предприятия крупных автопроизводителей.

Хорошо зарекомендовала себя у покупателей продукция ставропольского завода ОАО «Автоприцеп – КАМАЗ», более известного как

прицепы этой фирмы имеют достаточно хорошее техническое оснащение – барабанные тормоза с пневмоприводом, выполненные по двухпроводной схеме, оснащены

техники в год (на сегодня выпускается около 3500 ед.).

Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов ОАО «Уралавтоприцеп», был



ЧМЗАП 99865-01-012



ЧМЗАП 9990-052



СЗАП (Ставропольский Завод Автомобильных Прицепов). Одна из самых продаваемых моделей – это трехосный тентованный прицеп СЗАП – 8305 грузоподъемностью 13,5 т с передней стенкой и задними воротами, предназначенный для перевозки самых разных грузов. Его главное преимущество – относительно невысокая цена и возможность работы с тягачами разных марок – как отечественных, так и зарубежных. При этом



ЧМЗАП 9990-073-01

устройством автоматической регулировки зазора и АБС. В перспективе предприятия – наращивание выпуска, поскольку собственные мощности дают возможность производить более 20 тыс. ед.

создан в разгар Великой Отечественной войны, в 1943 г. Большую часть своей истории это было закрытое предприятие, работающее на «оборонку». Этот завод знаменит, прежде всего, выпуском

уникальной техники для перевозки сверхтяжелых и сверхгабаритных грузов. Например, в 1986 г. именно на этом заводе был создан прицеп для перевозки по территории

ни банкротства. Однако в 1997 году завод выпустил прицеп – тяжеловоз модульной конструкции грузоподъемностью до 600 тонн. В 1998 году был спроектирован и соб-

ня уверенно занимает нишу уникальных разработок для спецтехники. Несмотря на малосерийность, это позволяет предприятию уверенно чувствовать себя на рынке и лидировать в этом непростом сегменте.

Похожую историю имеет и ЗАО «Завод автофургонов «Энергия» (г. Санкт – Петербург). Пережив банкротство в начале 90-х годов, завод по ремонту автодвигателей был приватизирован и перепро-

Инфомобиль». Этот чудо – автомобиль превышает по размерам и характеристикам американский «шоу – кар» компании «Microsoft». «Хенкель Инфомобиль» состоит из американского тягача Фрейтлайнер (Freightliner) и прицепа Санкт – Петербургского производства. С помощью специальных автоматических модулей и гидравлических систем площадь фургона способна всего за 20 минут увеличиться с 35 м² до 62 м²! Заказчик уверен, что благодаря использованию передовых технологических разработок «Хенкель Инфомобиль» позволит проводить широкий комплекс рекламно-информационных мероприятий даже в полевых условиях. В ближайшее время этот «суперфургон» будет курсировать по выставочным площадкам крупнейших российских городов, в нем станут проводиться экспозиции и обучающие семинары.

Таким образом, даже при поверхностном взгляде на ситуацию на рынке оборудования для грузоперевозок очевиден его рост. Причем отрадно, что эта тенденция наблюдается не только в центральных районах России, но и в регионах. Это дополнительно свидетельствует о том, что российская экономика все же сумела преодолеть кризис и находится на подъеме. Можно надеяться, что это, в свою очередь, приведет к росту инвестиций в отрасль и послужит на благо России.

По материалам компании Henkel



ЧМЗАП 99865-01-053



ЧМЗАП 9990.1-20



ЧМЗАП 990640-070



ЧМЗАП 99865-01-053

космодрома космического корабля многоразового использования «Буран».

Как и для многих других предприятий, тяжелые времена начались для завода в середине 90 г. Предприятие было на гра-

ран прицеп – тяжеловоз грузоподъемностью уже 1300 тонн, через год создано целое семейство прицепов – тяжеловозов особо большой грузоподъемности на модульной основе. Сегодня компа-

филирован. Санация пошла на пользу; и уже в 1995 году выпускается первая партия из 10 изотермических автофургонов для Черкизовского мясоперерабатывающего завода. Со временем предприятие освоило производство уникаль-

ной техники. Так, совсем недавно на «Энергии» по заказу компании «Хенкель» (владелец популярных в России торговых марок «МАКРОФЛЕКС», «СЕРЕСИТ», «МОМЕНТ») был построен «Хенкель

Страховой дифферент

Летом 2007 года Правительство РФ внесло в Госдуму поправки в закон об обязательном страховании автогражданской ответственности (ОСАГО), которые упрощают процедуру получения выплат и увеличивают предельный размер страхового возмещения. Поправки предусматривают увеличение предела страховых выплат по возмещению вреда жизни и здоровью. После вступления новых норм в силу эта сумма будет составлять не более 160 тысяч рублей на каждого потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии (ДТП). При этом снимается предельный уровень страхового возмещения в размере 240 тысяч рублей на всех потерпевших. Поправки устанавливают порядок определения размера страхового возмещения, причитающегося всем потерпевшим в зависимости от причиненного ущерба. Законопроект вводит на территории России систему прямого урегулирования убытков, в соответствии с которой владелец автотранспортного средства в случае ДТП вправе обратиться с требованием о страховой выплате к своему страховщику, с которым у него заключен договор об ОСАГО. Одновременно с этой мерой вносятся поправки в Налоговый кодекс, освобождающие от уплаты налога на добавленную стоимость (НДС) страховщика, получившего денежные средства в порядке соглашения о прямом возмещении убытков от другой страховой компании. Законопроект также вво-

дит упрощенный порядок получения страховых выплат по ОСАГО без участия в оформлении документов по ДТП сотрудников милиции. Такая норма будет применяться, если произошло несерьезное дорожно-транспортное происшествие. Поправки продлевают срок рассмотрения страховщиком заявления и документов потерпевшего с 15 до 30 дней с момента их получения. Кроме того, вводится неустойка за задержку страховщиками рассмотрения документов и выплат по ОСАГО в размере 1/75 ставки рефинансирования ЦБ РФ за каждый день просрочки.



Документ был одобрен на заседании правительства 28 июня

Очередные поправки к Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» вносят серьезные изменения в систему автострахования. Если документ будет одобрен Советом Федерации, поправки вступят в силу с 1 марта 2008 года. В первую очередь, законопроект увеличивает размер страховых выплат: за причинение вреда жизни или здоровью потерпевших – до 160 тысяч рублей каждому (вместо прежних 240 тысяч на всех пострадавших), за причинение вреда жизни потерпевшего –

до 160 тысяч рублей, из которых 135 тысяч – это выплата родственникам в случае смерти потерпевшего, 25 тысяч – возмещение расходов на погребение (ранее размер этой выплаты в законе оговорен не был). Страховщик получает право рассматривать заявление потерпевшего и произвести выплату компенсации или дать отказ в течение 30 дней (вместо прежних 15). Однако за превышение этого срока предусмотрен штраф – 1/75 от ставки рефинансирования ЦБ РФ. Это значит, что при установленной сейчас ставке 10% пеня будет рассчитываться исходя из 48,6% годовых. Напри-

мер, при сумме страховой выплаты в 20 тысяч рублей штраф составит 26 рублей в день. По данным Федеральной службы страхового надзора, больше всего жалоб поступает именно на несоблюдение сроков страховщиками. Также поправки сокращают минимальный срок действия договора ОСАГО: для физических лиц он составит три месяца, для юридических – шесть месяцев. Страхователи получают право на прямое возмещение убытков, то есть на обращение за выплатой к своей страховой компании, а не к агенту виновника аварии. Однако этим можно воспользоваться, если в ДТП по-

пали два застрахованных транспортных средства и ущерб причинен только имуществу. Поправки о прямом возмещении убытков начнут действовать с 1 июля 2008 года.

Наконец, законопроект предусматривает процедуру оформления ДТП без участия сотрудников ГИБДД – так называемый европейский протокол. Но и здесь введены ограничения: эта норма действует, если в аварию вовлечены два застрахованных транспортных средства, ущерб причинен только имуществу, а участники не имеют разногласий по обстоятельствам ДТП. В случае такого оформления аварии страховая выплата ограничена суммой в 25 тысяч рублей, а потерпевший не вправе предъявлять дополнительные претензии по возмещению ущерба. Нормы «европейского протокола»

должны вступить в силу 1 декабря 2008 года. Страховые компании, в свою очередь, заявили о неминуемом повышении тарифных ставок минимум на 20%, объясняя это тем, что после вступления в силу поправок расходы на страховые выплаты могут вырасти вдвое. Наибольший акцент страховщики делают на так называемом коэффициенте убыточности для рынка ОСАГО, нижняя граница которого составляет 66%, а верхняя – 76%. Максимально допустимый уровень – 77%. Если крупные страховые компании федерального уровня не испытывают проблем, то многие региональные работают на грани рентабельности, а после нововведений могут и вовсе покинуть рынок ОСАГО. По данным Российского союза автостраховщиков, общий объем страховых премий

операторов ОСАГО за 9 месяцев 2007 года составил 52,621 млрд рублей, а размер выплаченных компенсаций почти в два раза меньше – 27,749 млрд рублей. Но сами страховщики утверждают, что это сальдо не оседает в их карманах: около 20% страховых сборов поступает на текущие дела и развитие бизнеса, еще 3% – в резервный фонд, а остающейся суммы может не хватить на предусмотренные поправками увеличения страховых выплат. Несмотря на то, что изменения в тарифной сетке пока не входят в планы властей, автолюбители могут стать жертвами погони страховщиков за прибылью: и сейчас не редки случаи занижения страховых выплат или непризнания случая «страховым», а после вступления в силу поправок их количество может возрасти.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
РФ от 01.12.2007 № 306-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и статью 2 федерального закона «О внесении изменений и дополнений в закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации»

С 1 марта 2008 года максимальная сумма выплачиваемой водителю компенсации за ДТП составит 280 тысяч рублей.



Перечень потерпевших при ДТП

Потерпевшим может быть признан пешеход, водитель транспортного средства, которым причинен вред, и пассажир транспортного средства – участник ДТП

Потерпевший – лицо, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред при использовании транспортного средства иным лицом

Определение ответственного лица при наступлении страхового случая

Правила ОСАГО, вступающие в силу с 1 марта 2008 года
Потерпевшим может быть признан пешеход, водитель транспортного средства, которым причинен вред, и пассажир транспортного средства – участник ДТП
Гражданская ответственность наступает в отношении владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату

Страховой случай – наступление гражданской ответственности страхователя, иных лиц, риск ответственности которых застрахован по договору обязательного страхования, за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, которое влечет за собой обязанность страховщика произвести страховую выплату

Порядок страховой выплаты

С 1 июля 2008 года потерпевший при наличии соответствующих условий может обратиться с требованием о страховой выплате непосредственно к страховщику, с которым заключен договор страхования его ответственности.
Условия когда возможна такая выплата:
• в результате ДТП вред причинен только автомобилю;
• ДТП произошло с участием только двух машин, застрахованных по ОСАГО

Не регламентировано

Расширен перечень страховых рисков

Страховым риском признается причинение вреда при движении транспортного средства по внутренней территории организации
Примечание: внутренняя территория организации – это любая огражденная или выделенная конструктивно, имеющая особый пропускной или иной контролируемый режим территория, предназначенная или приспособленная для движения транспортных средств, владельцем которой является организация

Страховым риском не признается причинения вреда при погрузке груза на транспортное средство или его разгрузке, а также при движении транспортного средства по внутренней территории организации

Максимальный размер страховой суммы

Отменено ограничение максимальной страховой выплаты размером 400 тысяч рублей

Страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется возместить потерпевшим причиненный вред, составляет 400 тысяч рублей

Размер страховой выплаты при возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего

Размер возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего составит 160 тысяч рублей

Размер возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольких потерпевших, – 240 тысяч рублей

Уточнено определение для организаций территории преимущественного использования автомобиля

Коэффициенты, входящие в состав страховых тарифов, устанавливаются в зависимости от территории преимущественного использования транспортного средства, которая определяется для юридических лиц – по месту регистрации транспортного средства

Коэффициенты, входящие в состав страховых тарифов, устанавливаются в зависимости от территории преимущественного использования транспортного средства

Порядок продления договора ОСАГО

Договор продлевается на следующий год только по соглашению сторон

Договор обязательного страхования продлевается на следующий год, если страхователь не позднее, чем за два месяца до истечения срока действия этого договора не уведомил страховщика об отказе от его продления



Требования к оформлению документов о дорожно-транспортном происшествии

Без участия сотрудников ГИБДД оформление документов о ДТП разрешается если:
в результате ДТП вред причинен только автомобилю;
ДТП произошло с участием двух автомобилей, застрахованных по ОСАГО;
обстоятельства аварии и перечень видимых повреждений машины не вызывают разногласий участников аварии и зафиксированы в извещениях о ДТП.

Не регламентировано

Максимальная выплата по ДТП, если документы оформлялись без сотрудников ГИБДД

В случае оформления документов о ДТП без участия сотрудников ГИБДД размер страховой выплаты, причитающейся потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного его имуществу, не может превышать 25 тысяч рублей

Не регламентировано

Родственникам погибшего в ДТП выплачивается компенсация

Лицам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца выплачивается страховая выплата в размере 135 тысяч рублей. Лицам, понесшим расходы на погребение, выплачивается страховая выплата в размере не более 25 тысяч рублей

Не регламентировано

Пострадавший обязан доказать вред причиненный его здоровью

Потерпевший обязан предоставить страховщику все документы и доказательства, а также сообщить все известные сведения, подтверждающие объем и характер вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего

Не регламентировано

Экспертиза автомобиля по инициативе страховой организации проводится за ее счет

Если осмотр или независимая экспертиза поврежденного автомобиля или его остатков не позволяют достоверно установить наличие страхового случая и размер убытков, страховщик вправе осмотреть транспортное средство или за свой счет организовать и оплатить проведение независимой экспертизы в отношении этого транспортного средства

Вопрос – за чей счет проводится указанная экспертиза, в старой редакции урегулирован не был



<p>Если поврежденная машина не подлежит восстановлению, страховая организация обязана выплатить ее рыночную стоимость</p>	<p>В случае полной гибели автомобиля потерпевшему возмещаются убытки в размере действительной стоимости машины на день аварии. Под полной гибелью понимаются случаи, когда ремонт автомобиля невозможен либо стоимость его ремонта равна его стоимости или превышает его стоимость на дату аварии. В случае повреждения автомобиля потерпевшего ему возмещаются убытки в размере расходов, необходимых для приведения машины в состояние, в котором оно находилось до момента аварии. Компенсируются также расходы на материалы и запасные части, необходимые для восстановительного ремонта и расходы на оплату ремонтных работ</p>	<p>Не регламентировано</p>
<p>Срок рассмотрения заявления о страховой выплате увеличен в 2 раза</p>	<p>Срок рассмотрения заявления о страховой выплате составляет 30 дней</p>	<p>Срок рассмотрения - 15 дней</p>
<p>Ответственность страховой компании за нарушение сроков страховых выплат</p>	<p>За каждый день просрочки страховщик уплачивает потерпевшему неустойку (пени) в размере 1/75 ставки рефинансирования Центробанка РФ</p>	<p>Не регламентировано</p>
<p>Порядок предъявления регрессного требования</p>	<p>Страховая организация может взыскать сумму своих убытков только с виновного водителя</p>	<p>Страховщик имеет право предъявить регрессное требование к причинившему вред водителю (страхователю, иному лицу, риск ответственности которого застрахован по договору ОСАГО) в размере произведенной страховщиком страховой выплаты</p>
<p>Страхователь обязан сообщать страховщику о все изменениях в предоставленных данных</p>	<p>В период действия договора ОСАГО страхователь обязан незамедлительно сообщать в письменной форме страховщику об изменении сведений, указанных в заявлении о заключении договора ОСАГО. При получении от страхователя сообщения, страховщик вносит изменения в страховой полис ОСАГО</p>	<p>Не регламентировано</p>
<p>Срок исковой давности по истребованию со страховой организации компенсационных выплат</p>	<p>Иск по требованию потерпевшего об осуществлении компенсационных выплат может быть предъявлен в течение трех лет</p>	<p>Иск по требованию потерпевшего об осуществлении компенсационных выплат может быть предъявлен в течение двух лет</p>
<p>Определено понятие ограниченное</p>	<p>Ограниченным использованием транспортных средств, находящихся</p>	<p>Ограниченным использованием транспортного средства</p>
<p>использование</p>	<p>в собственности или во владении юридических лиц, признается их сезонное использование, в частности использование снегоуборочных, сельскохозяйственных, поливочных и других специальных транспортных средств, в течение шести и более месяцев в календарном году</p>	<p>признается сезонное использование транспортного средства (в течение шести или более в календарном году)</p>



1. Описание полуприцепа ЧМЗАП-999000 по спецификации 052 (базовая модель)

1. Эксплуатационные характеристики

Полуприцеп ЧМЗАП-999000 по спецификации 052 предназначен для перевозки колесно-гусеничной техники и других крупногабаритных неделимых грузов по дорогам I...V технических категорий (СНиП 2.05.02-85).

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружающего воздуха от минус 45 до плюс 40 °С, относительной влажности воздуха до 75% при плюс 15 °С.

Сцепной шкворень полуприцепа исполнения В по ГОСТ 12017-81 имеет диаметр 88,9 мм (3,5 дюйма). Радиус передней части полуприцепа не более 1370 мм., расстояние от шкворня до ближайшей части механизма опорного устройства не менее 2300 мм. Высота верхней плоскости седельно-сцепного устройства тягача от уровня дороги 1494 мм без нагрузки и 1454 мм под нагрузкой.

На верхней плоскости передней (гусачной) части рамы оборудована бортовая грузовая площадка.

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию с седельными тягачами, допускающими нагрузку на седельно-сцепное устройство не менее 17,5 тонн, полную массу буксируемого полуприцепа не менее 70 тонн, имеющими пневмо- и электропроводы по ГОСТ 4364, ОСТ 37.001.441 и ГОСТ

9200. Рекомендуемый тягач – TATRA 815-24EN34 36 270 6x6.2.

Грузоподъемность полуприцепа 52 тонны, снаряженная масса 18 тонн. Нагрузка на седло тягача 17,5 тонн, на дорогу через шины – 52,5 тонн.

Длина грузовой платформы 9,31 м, ширина – 3,15 м.

Максимальная скорость движения 65 км/час.

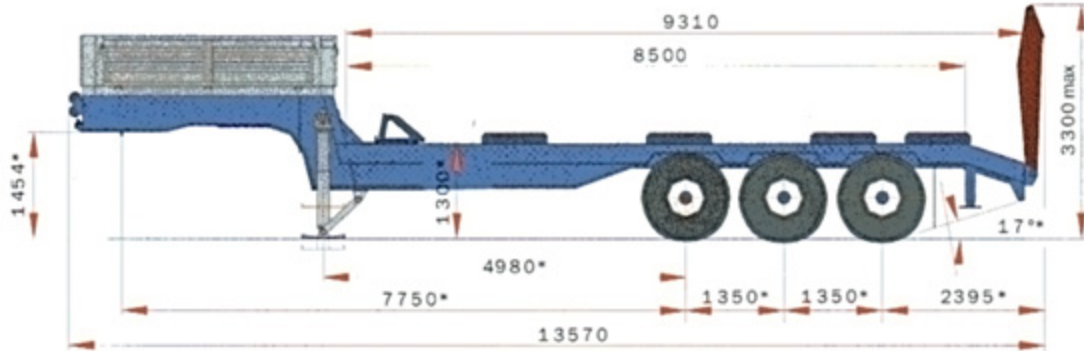
Ширина въездных трапов 450 мм, угол въезда по трапам 18 градусов.

2. Сведения о конструкции

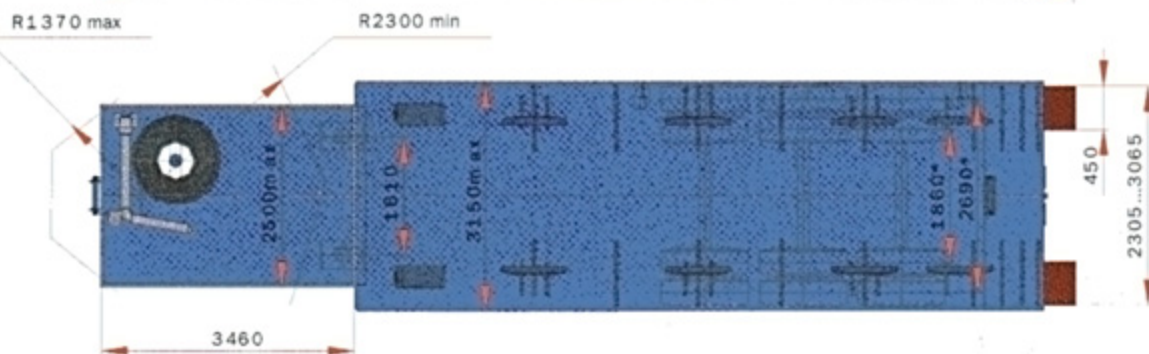
Полуприцеп имеет три оси, рессорную подвеску. Все остальные сведения о конструкции изложены в разделе «Описание семейства».



3. Дополнительные возможности



- изменение длины и ширины грузовой платформы,
- изменение присоединительных размеров передней части рамы полуприцепа для обеспечения сцепки с седельным тягачом, имеющим присоединительные размеры, отличные от рекомендуемого тягача.



II. Описание полуприцепа ЧМЗАП-999000 по спецификации 070 (базовая модель)

1. Эксплуатационные характеристики

Полуприцеп ЧМЗАП-999000 по спецификации 070 предназначен для перевозки колесно-гусеничной техники и других крупногабаритных неделимых грузов по дорогам I...V технических категорий (СНиП 2.05.02-85).

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружающего воздуха от минус 45 до плюс 40 °С, относительной влажности воздуха до 75% при плюс 15 °С.

Сцепной шкворень полуприцепа имеет диа-

метр 100 мм. Радиус передней части полуприцепа не более 810 мм., расстояние от шкворня до ближайшей части механизма опорного устройства не менее 2905 мм. Высота верхней плоскости седельно-сцепного устройства тягача от уровня дороги 1976 мм. без нагрузки и 1885 мм. под нагрузкой.

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию с седельными тягачами, допускающими нагрузку на седельно-сцепное устройство не менее 22 тонн, полную массу буксируемого полупри-

цепа не менее 96 тонн, имеющими пневмо- и электровыводы по ГОСТ 4364-81, ОСТ 37.001.441 и ГОСТ 9200-76.

Грузоподъемность полуприцепа 72 тонны, снаряженная масса – 24 тонны. Нагрузка на седло тягача 22 тонны, на дорогу через шины – 74 тонны.

Длина грузовой платформы 13 м, ширина – 3,15 м.

Максимальная скорость движения 65 км/ч.

Ширина въездных трапов 600 мм, угол въезда по трапам 18 градусов. Трапы не имеют устрой-

ства для перемещения их в поперечном направлении.

На верхней плоскости передней (гусачной) части полуприцепа устанавливаются два запасных колеса полуприцепа и одно запасное колесо тягача с подъемником запасных колес.

Дополнительное оборудование полуприцепа в себя включает: отбойные брусья, направляющие ролики, передние и задние противооткатные упоры, приспособления для крепления перевозимой техники, подставки под домкраты.

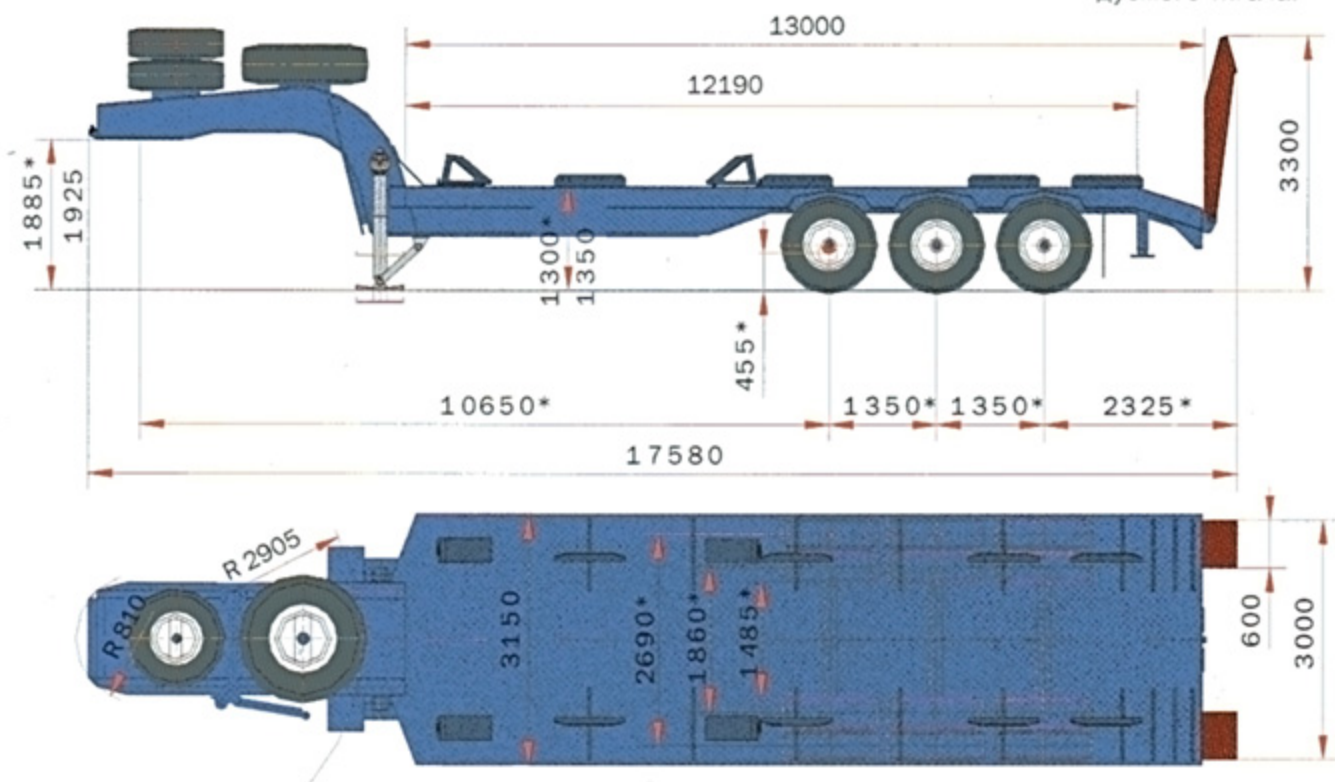
2. Сведения о конструкции

Полуприцеп имеет три оси, рессорную подвеску. Все остальные сведения о конструкции изложены в разделе «Описание семейства».

3. Дополнительные возможности

- изменение длины и ширины грузовой платформы,
- изменение присоединительных размеров передней части рамы

полуприцепа для обеспечения сцепки с седельным тягачом, имеющим присоединительные размеры, отличные от рекомендуемого тягача.



* Размеры при полной массе прицепа

III. Описание полуприцепа ЧМЗАП-839910 по спецификации 012 (базовая модель)

1. Эксплуатационные характеристики

Прицеп ЧМЗАП-839910 по спецификации 012 предназначен для перевозки тяжеловесных негабаритных неделимых грузов и колесно-гусеничной техники массой до 65 тонн по дорогам 1...5 категорий общей сети автомобильных дорог.

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружающего воздуха

от плюс 40 °С до минус 45 °С, относительной влажности воздуха до 70% при температуре 15 °С.

Грузоподъемность 65 тонн, снаряженная масса 15 тонн. Нагрузка на дорогу через шины каждой оси 20 тонн.

Длина грузовой платформы 6 метров, ширина 3,15 метра. Высота платформы 1350 мм без груза и 1300 мм под нагрузкой.

Максимальная скорость движения, км/час: по дорогам I-II категорий – 65, по дорогам III-IV категорий – 60, по дорогам V категории – 50.

Прицеп оборудован въездными трапами с пружинным помощником подъема-опускания шириной 700 мм. Угол въезда по трапам 18 градусов. Трапы снабжены устройством для

их перемещения в поперечном направлении.

Кроме того, прицеп оборудован устройством для установки и крепления запасных колес, подъемником запасных колес; комплектуется отбойными брусками, направляющими роликами, двумя запасными колесами, подставками под домкраты, противооткатными упорами для перевозимой техники.

2. Сведения о конструкции

Прицеп имеет четыре колесных оси и состоит из двух основных частей: передней одноосной поворотной тележки и опирающуюся на нее грузовой платформы с задней трехосной ходовой тележкой. Грузовая плат-

форма и поворотная тележка соединены между собой шкворнем. Шкворневое соединение позволяет поворотной тележке вращаться вокруг вертикальной оси относительно грузовой платформы.

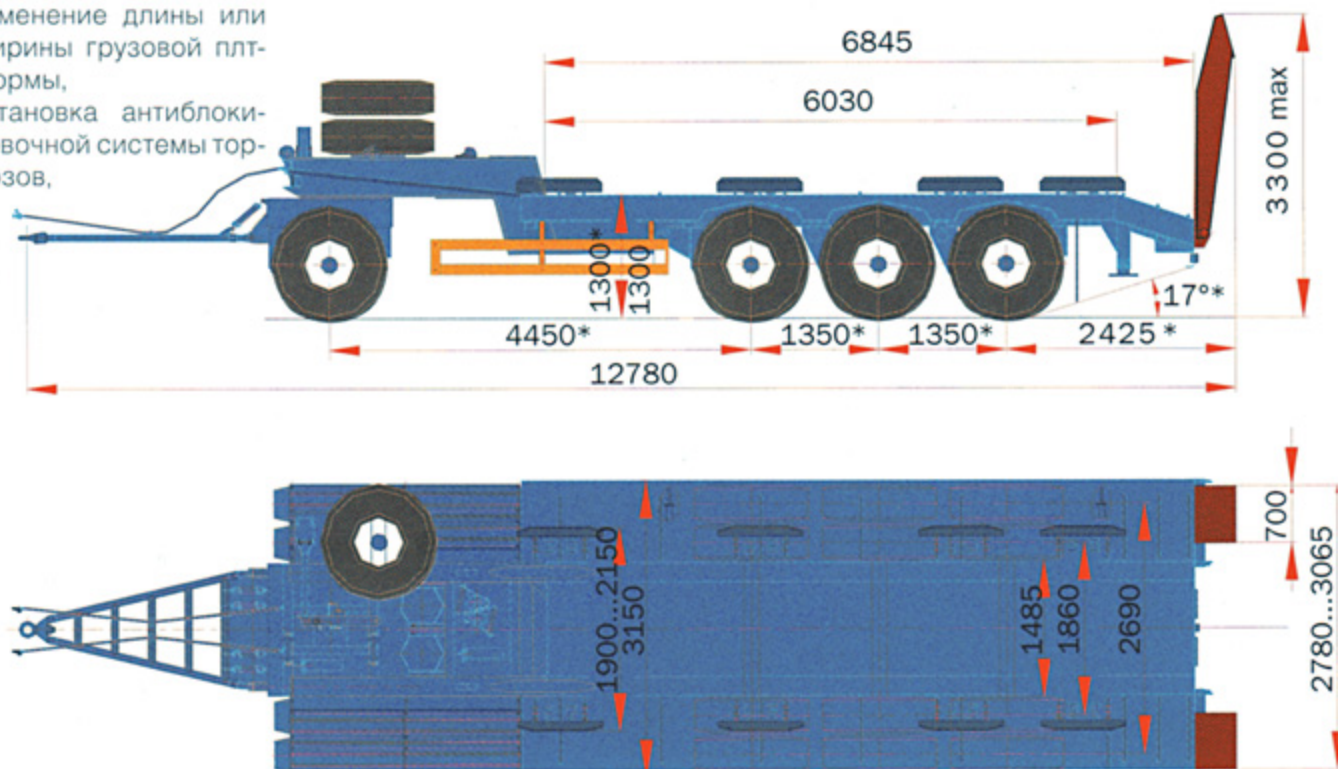
Подвеска поворотной

тележки рессорная. Две рессоры средней своей частью стремянками крепятся к балке колесной оси. Концы рессор опираются на кронштейны, приваренные к нижней полке внутренних лонжеронов.

Сведения о конструкции подвески задней ходовой тележки, тормозных механизмов, системы электрооборудования изложены в разделе «Описание семейства».

3. Дополнительные возможности

- изменение длины или ширины грузовой платформы,
- установка антиблокировочной системы тормозов,

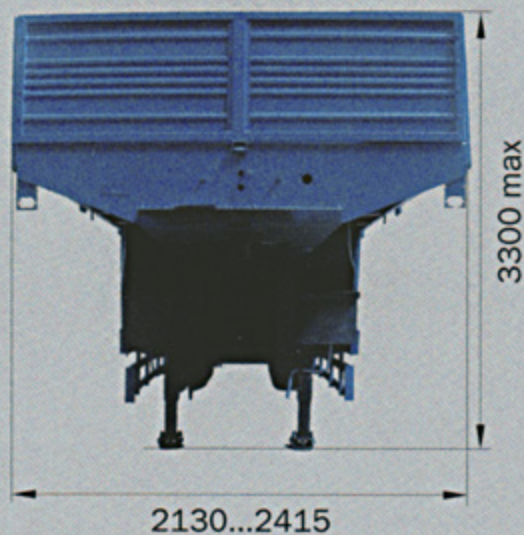




СТАНДАРТЫ:

ГОСТ 12017-81 или ГОСТ Р 41.55-99
 ГОСТ 12105-74 – для седельного ус
 ГОСТ 9200 или ОСТ 37.001.441 – дл
 ГОСТ 4364-81 – для выводов пневм
 СНиП 2.05.02-85 – для дорожного г

Полуприцеп-тяжеловоз с увеличенной вы
 ЧМЗАП 9990-0000073 предназначен для
 техники, а также других нестандартных гру
 Собственная масса полуприцепа состав
 Модель снабжена механическими трапам
 механическими помощниками подъёма и
 платформу своим ходом под углом 14°. Кр
 техники или затягивания груза на погрузо
 быть оборудован гидравлической лебёдка
 площадке в его гусачной части.



Наименование	ЧМЗАП 9990-0000073
Масса, перевозимого груза, кг	60 000
Снаряженная масса, кг	15 000
Нагрузка на седельное устройство, кг	21 000
Нагрузка на дорогу через шины, кг	54 000
Шины	12,00-20 н.с. 20
Количество колес, шт.	12+2
Дорожный просвет	455
Угол въезда по трапам, град.	18
Максимальная скорость движения, км/ч	60
Рекомендуемый тягач	6x6
Дополнительное оборудование	подкатная тележка замки для крепления контейнеров антиблокировочная система тормозов лебедка

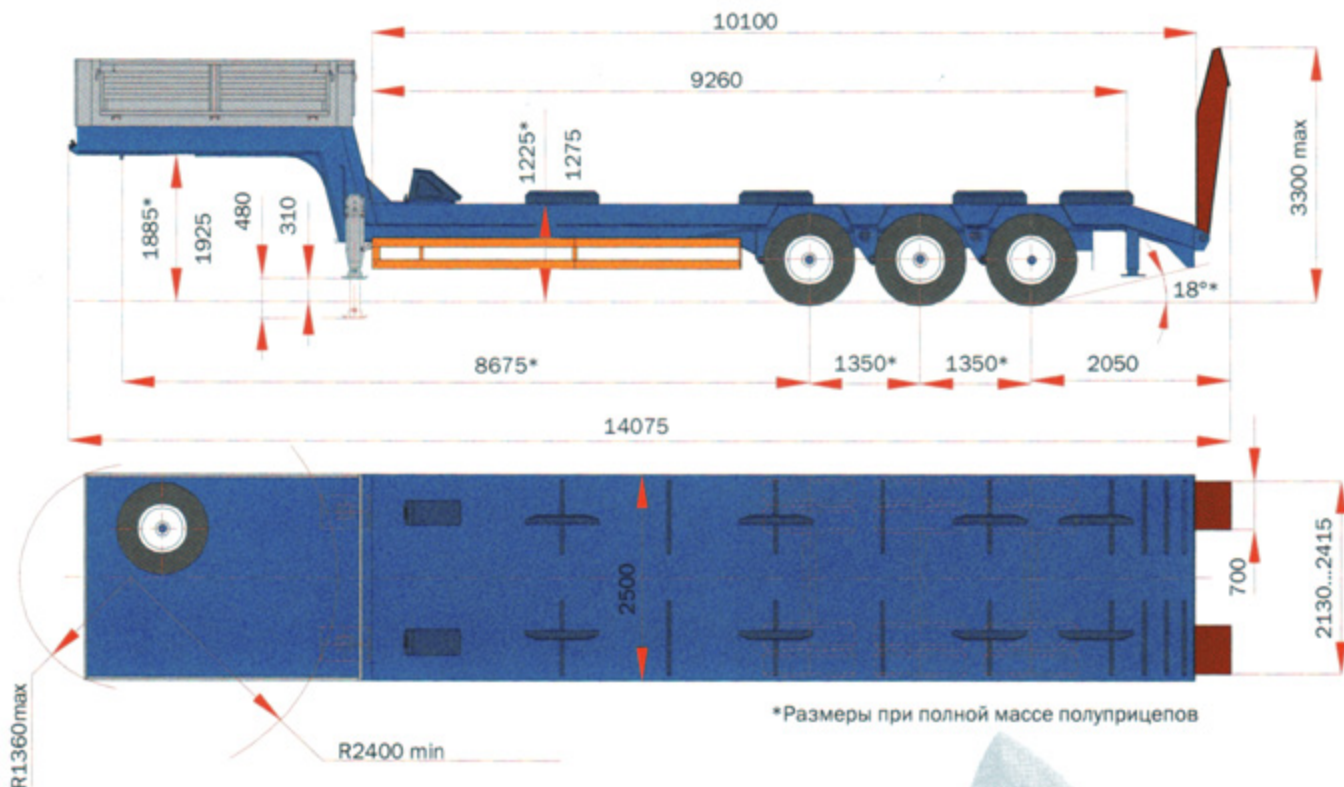


– для сцепного шкворня;
 устройства тягача;
 выводов электросоединений;
 привода тормозной системы;
 покрытия.

ЧМЗАП
9990-0000073

этой грузовой платформы модели
 перевозки колёсной и гусеничной
 с собственной массой до 60 тонн.
 до 15 тонн.
 и шириной 700 мм, оборудованными
 спускания, для въезда на погрузочную
 Кроме этого, для погрузки неисправной
 грузовой платформы, полуприцеп может
 быть, расположенной на бортовой

Стандартная ширина платформы 2,5 метра, но с помощью боковых уширителей
 возможно увеличение погрузочной ширины до 3,15 метров.
 Гусачная часть рамы, оборудованная бортовой грузовой площадкой, рассчитана
 на сцепку с седельным тягачём допускающим нагрузку на седло 21 тонну и
 колёсной формулой 6x6, при 54-тонной нагрузке на дорожное покрытие через
 шины. Диаметр сцепного шкворня 3,5".
 Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию по дорогам I-V технических категорий
 при температуре от -45 °С до +40 °С и относительной влажности воздуха до
 75% при +15° С. Максимальная скорость движения 65 км/ч. При соблюдении
 режимов эксплуатации полуприцепа допускается его безгаражное хранение.



IV. Описание полуприцепа ЧМЗАП-839920 по спецификации 011 (базовая модель)

1. Эксплуатационные характеристики

Прицеп ЧМЗАП-839920 по спецификации 011 предназначен для перевозки тяжеловесных негабаритных неделимых грузов и колесно-гусеничной техники массой до 80 тонн по дорогам 1...5 категорий общей сети автомобильных дорог.

Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию при безгаражном хранении при температуре окружающего воздуха от плюс 40 °С до минус 45 °С, от-

носительной влажности воздуха до 70% при температуре 15 °С.

Грузоподъемность 80 тонн, снаряженная масса 24 тонны. Нагрузка на дорогу через шины поворотной тележки 42 тонны, через шины задней тележки – 62 тонны.

Длина грузовой платформы 8,5 метров, ширина 3,15 метра. Высота платформы 1350 мм без груза и 1300 мм под нагрузкой.

Максимальная скорость движения, км/час:

по дорогам I-II категорий - 65,
по дорогам III-IV категорий – 60,
подорогам V категории – 50.

Прицеп оборудован въездными трапами с пружинным помощником подъема-опускания шириной 700 мм. Угол въезда по трапам 18 градусов. Трапы снабжены устройством для их перемещения

в поперечном направлении.

Кроме того, прицеп оборудован устройством для установки и крепления запасных колес, подъемником запасных колес; комплектуется отбойными брусками, направляющими роликами, двумя запасными колесами, подставками под домкраты, противооткатными упорами для перевозимой техники.

2. Сведения о конструкции

Прицеп имеет пять колесных осей и состоит из двух основных частей: передней двухосной поворотной тележки и опирающуюся на нее грузовой платформы с задней трехосной ходовой тележкой. Грузовая платфор-

ма и поворотная тележка соединены между собой шкворнем. Шкворневое соединение позволяет поворотной тележке вращаться вокруг вертикальной оси относительно грузовой платформы. Подвеска поворотной

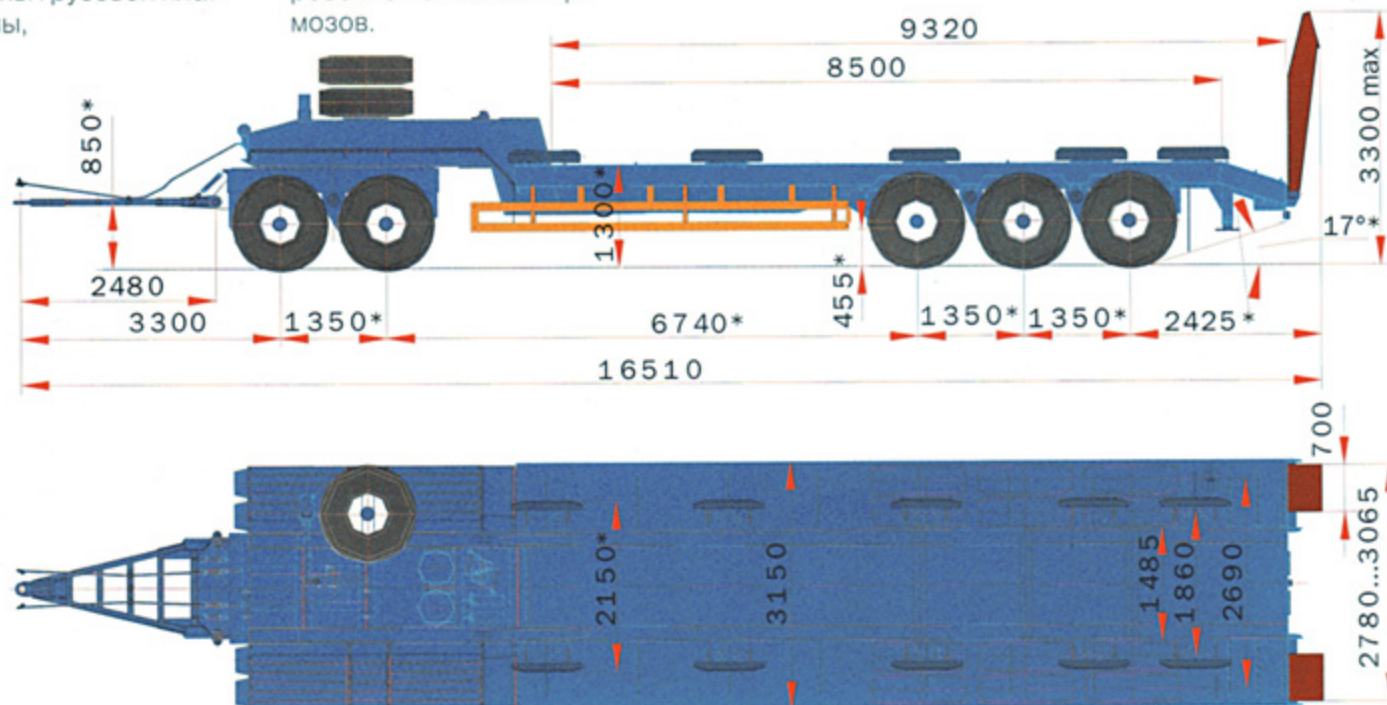
тележки рессорная. Четыре рессоры средней своей частью стремянками крепятся к балке колесной оси. Рессоры одним своим концом опираются на кронштейны, приваренные к нижней полке внутренних лон-

жеронов, вторым – на балансиры подвески.

Сведения о конструкции подвески задней ходовой тележки, тормозных механизмов, системы электрооборудования изложены в разделе «Описание семейства».

3. Дополнительные возможности

- изменение длины или ширины грузовой платформы,
- установка антиблокировочной системы тормозов.





Основан в 1943 году

до 1000 тонн и более

ТЯЖЕЛОВОЗЫ

ВЫСОКОРАМНЫЕ СРЕДНИЕ ПОНИЖЕННЫЕ НИЗКОРАМНЫЕ

ОАО «Уралавтоприцеп»

454038 Челябинск

ул. Хлебозаводская, 5

Телефон/факс:

(351) 724-20-10

marketing-cmzap@yandex.ru

WWW.CMZAP.RU



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-938530-037УУБ2, 24 т., 11405×2500 (3000) мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-93853-030, 24 т., 7600×2500 (3000) мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-93853-030МТУ, 24 т., 8400×2500 (3000) мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-93853-030 с подкраном, 24 т., 7600×2500 (3000) мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-938530-037НРК, 25 т., 6000+4000×2500 (3000) мм, погруз. высота 630 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-93853-033ДТ, 25.5 т., 7600×2500 мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-93853-033, 26.2 т., 7600×2500 мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-990640-042, 35 т., 11800×2500 (3000) мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-990640-046, 37 т., 11800×3000 мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-990640-042-02, 38 т., 11800×2500 (3000) мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-990640-052МТ2, 38 т., 9300×2500 (3000) мм, погруз. высота 885 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-990640-070, 39.8 т., 10000×3000 мм, погруз. высота 1200 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-99865-01-012, 39.4 т., 7480×3150 мм, погруз. высота 1170 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-99865-01-053, 41 т., 10070×2500 (3000) мм, погруз. высота 1225 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-999000-052, 52 т., 9310×3150 мм, погруз. высота 1350 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-999000-073-01, 60 т., 9190×2500 (3150) мм, погруз. высота 1225 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-999000-073-01НС, 60 т., 9260×2500 (3150) мм, погруз. высота 1275 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-999030-033, 54 т., 10500×2500 (3000) мм, погруз. высота 920 мм.



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-999040-011, 60 т., 11700×2500 (3000) мм, погруз. высота 950 мм.

АКЦИЯ КАЖДЫЙ МЕСЯЦ! ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ WWW.CMZAP.RU

Транспортные системы модульной конструкции

Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов ОАО «Уралавтоприцеп» на протяжении десятилетий является единственным отечественным разработчиком и производителем прицепной техники модульной конструкции.

Особенность данного вида техники состоит в том, что отдельные модули могут соединяться между собой для решения общих транспортных задач, а после осуществления процесса перевозки – каждый работать в автономном режиме.

Основу транспортной конструкции, составляемой модулями, представляют 2-х, 3-х, 4-х и 6-тиосные прицепы, являющиеся базовыми моделями. По необходимости они могут стыковаться между собой продольно и поперечно. Иногда, в зависимости от габаритов перевозимого груза, модули могут жестко соединяться с помощью промежуточных

платформ различной погрузочной высоты – пониженные и низкорамные.

Также модули могут использоваться в составе автопоезда без жесткой сцепки на расстоянии до 50 метров друг от друга, при этом следующие за ведущим модулем прицепы удерживаются в составе автоколонны весом перевозимого груза.

Ведущий прицепной модуль, подцепляемый непосредственно к тягачу, оснащается дизельным двигателем, приводящим в действие гидравлический насос. Насос подает гидравлику в системы подвески модуля, следующих за ведущим. Таким образом, для нормальной работы гидравлической системы сцепки из двух модулей необходим один дизельный двигатель, агрегатируемый с гидронасосом. Регулировка подвески управляет оператор со специального пульта. С помощью пульта



оператор может регулировать высоту погрузочной площадки модульной системы в пределах 600 миллиметров в зависимости от условий транспортировки при полной нагрузке, а также управлять поворотом всех колесных осей всех прицепов, подключаемых к ведущему модулю.

В начале 1990-х годов на ЧМЗАП поступил государственный заказ – спроектировать и изготовить модульную систему для перевозки неделимого груза массой 1200 тонн. Заказ нами был выполнен в полном объеме,

однако оплаты не последовало – вследствие чего все двенадцать 6-ти осных прицепов, составляющих модульную систему, были распроданы по отдельности.

В декабре 2007 года нашим заводом был принят очередной заказ из Нового Уренгоя от компании ЗАО «Ванкорнефть» на производство модульной системы, состоящей из четырех модулей, соединенных между собой двумя промежуточными платформами. Общая масса перевозимого за Полярным кругом груза составит около 500 тонн!



Путин хочет реформировать ГИБДД

Пока еще действующий президент страны Владимир Путин неожиданно вспомнил о том, что он когда-то давал задание своим подчиненным снизить аварийность на дорогах. На эти цели были даже выделены огромные средства. Однако оказалось, что аварийность в России как была крайне высокой, так и остается. Мало того, количество погибших на дорогах только растет! «Если в 2000 году совершалось около 165 000 ава-

рий, то в 2007 году – почти 234 000. Не снижается число пострадавших и в автокатастрофах. Каждые сутки на дорогах погибает до ста человек, а за год эта цифра составляет более 30 000», – заявил на заседании коллегии МВД Владимир Путин. При этом президент совершенно законно вопрошал, куда же делись \$1,8 млрд, которые были выделены из федерального бюджета на меры по повышению безопасности. По словам президента

России, необходимо, наконец-то, задуматься над модернизацией структур ГИБДД и совершенствованием методов работы гаишников. Причем, речь идет не только о том, что нужно технически перевооружать ГИБДД и закупать новое оборудование. Видимо, сейчас стало понятно, что необходимо изменять всю структуру автоинспекции, которая без каких-либо реформ существует еще с советских времен – в нынешнем виде у ГИБДД просто

не получается эффективно справляться с новыми задачами. Отсюда и постоянные разговоры о том, что инспекция не выполняет свои обязанности. Однако если раньше об этом говорили лишь журналисты, то сейчас о необходимости изменений высказался непосредственно президент. Однако последуют ли после этого выступления необходимые оргвыводы? Пока на этот вопрос никто не может ответить.

Средний размер взятки в транспортной милиции составил 3500 рублей



департамента обеспечения правопорядка на транспорте МВД России Вячеслава Захаренкова.

В прошлом году размер взятки в подразделениях транспортной милиции составил в среднем 3,5 тысячи рублей. Об этом сообщают РИА Новости со ссылкой на заявление начальника

По его словам, в 2007 году в ведомстве было выявлено 709 случаев взяточничества, по каждому из которых были заведены уголовные дела. По их окончании было установлено, что размер

взятки среди транспортных милиционеров составлял в среднем 3,5 тысячи рублей. Захаренков также отметил, что только два случая из всех были квалифи-

цированы как взятка в особо крупном размере. Меньше всего случаев взяточничества в транспортной милиции в прошлом году было зафиксировано в Дальневосточном, Запад-

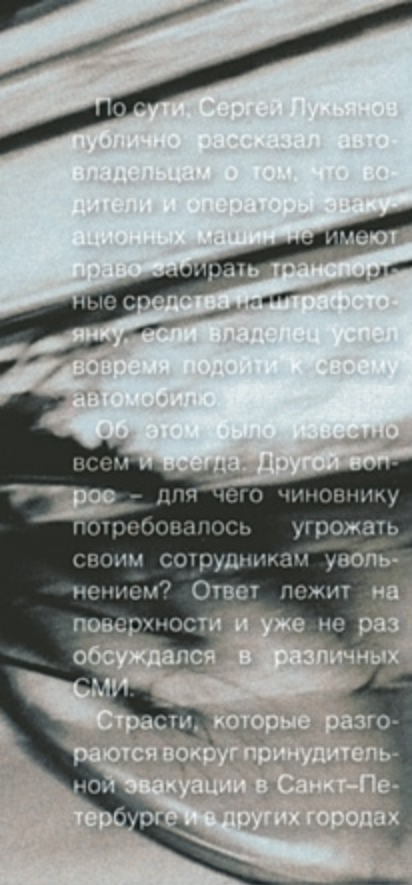
но-Сибирском, Азово-Черноморском и Забайкальском подразделениях службы.



Вернись, я все прощу...

Во вторник на заседании комиссии Мосгордумы по городскому хозяйству и жилищной политике руководитель Службы перемещения транспортных средств (ГСПТС) Сергей Лукьянов объявил о том, что любой сотрудник данного ведомства будет «немедленно уволен», если допустит эва-

куацию неправильно припаркованного автомобиля в присутствии его владельца. «Если появился владелец, автомобиль немедленно должен быть снят с эвакуатора и никаких других мер, кроме штрафа за неправильную парковку, к нему применено быть не может», – заявил глава ГСПТС.



Америку не открыли, велосипед не изобрели

По сути, Сергей Лукьянов публично рассказал авто-владельцам о том, что водители и операторы эвакуационных машин не имеют право забирать транспортные средства на штрафстоянку, если владелец успел вовремя подойти к своему автомобилю.

Об этом было известно всем и всегда. Другой вопрос – для чего чиновнику потребовалось угрожать своим сотрудникам увольнением? Ответ лежит на поверхности и уже не раз обсуждался в различных СМИ.

Страсти, которые разгораются вокруг принудительной эвакуации в Санкт-Петербурге и в других городах

страны, объясняются также тем, что эта услуга в регионах платная. Оборот компаний, занимающихся отправкой машин на штрафстоянки в Питере, составляет порядка 350–400 тысяч долларов США в месяц (данные газеты «Новые Известия» за 2005 год). За долю от этого лакомого кусочка готовы бороться не только водители эвакуаторов и представители правопорядка.

Эти инциденты, а также многочисленные жалобы московских автолюбителей

вынудили московское правительство поднять такую тему и заверить граждан, что в Москве за подобные нарушения водителей эвакуаторов будут просто увольнять. Кстати, с 1 июля 2008 года будут внесены поправки в Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации, согласно которым принудительная эвакуация должна стать бесплатной для граждан всех регионов России.



Слово – не воробей

Глава ГСПТС также предложил законодательно разрешить своей службе продавать эвакуированные автомобили, владельцы которых не установлены. «Если бы мы могли продать 250 машин, скопившихся на штрафстоянках в настоящее время, то выручили бы не менее 30 миллионов рублей», – подчеркнул он.

Господин Лукьянов, видимо, забыл о Гражданском кодексе (ГК РФ) и о вполне законном праве его организации

взыскивать с должников деньги через суд. Однако рассмотрение подобных исков в суде, скорее всего, будет растягиваться на многие месяцы. Ведь сначала нужно «не найти» собственника, затем дожидаться пока сумма долга станет сопоставимой со стоимостью эвакуированного автомобиля и лишь

потом, произведя его оценку, изъять, опять же через суд, транспортное средство для продажи. Кроме того, пропавший владелец может внезапно появиться, предоставив документы с вескими причинами, по которым он отсутствовал и не мог участвовать в судебных процессах, и истребовать назад свое имущество

во или компенсацию за его утрату.

Главу ГСПТС такая перспектива явно не прельщает, поэтому он, как это часто предлагают российские чиновники, предложил «взять и поделить». То есть издать закон, противоречащий ГК РФ, который бы позволил ведомству без суда и следствия по истечении определенного срока сразу продавать машину.



Лиха беда начало



Работа ГСПТС

застрахована, и все повреждения автомобиля, полученные при транспортировке и эвакуации, должны быть возмещены владельцу.

Служба перемещения транспортных средств была создана распоряжением правительства Москвы №2339 от 23 ноября 2005 года. С тех пор все неправильно припаркованные автомобили эвакуируются в Москве бесплатно. Расходы по содержанию транспортных средств в течение первых суток город берет на себя. Далее в течение трех дней взимается плата в размере 40 рублей за час стоянки (960 рублей в сутки), а с четвертых суток – 80 рублей в час (1920 рублей в сутки). За два года существования службы перемещения с улиц города было эвакуировано 230 тысяч машин. Принудительную эвакуацию несколько раз признавали незаконной. Однако сейчас этот механизм работает и уже ни у кого не вызывает вопросов.

Для удобства в Москве ГСПТС создала специальный телефон горячей линии (495) 518-33-83, по которому принимают

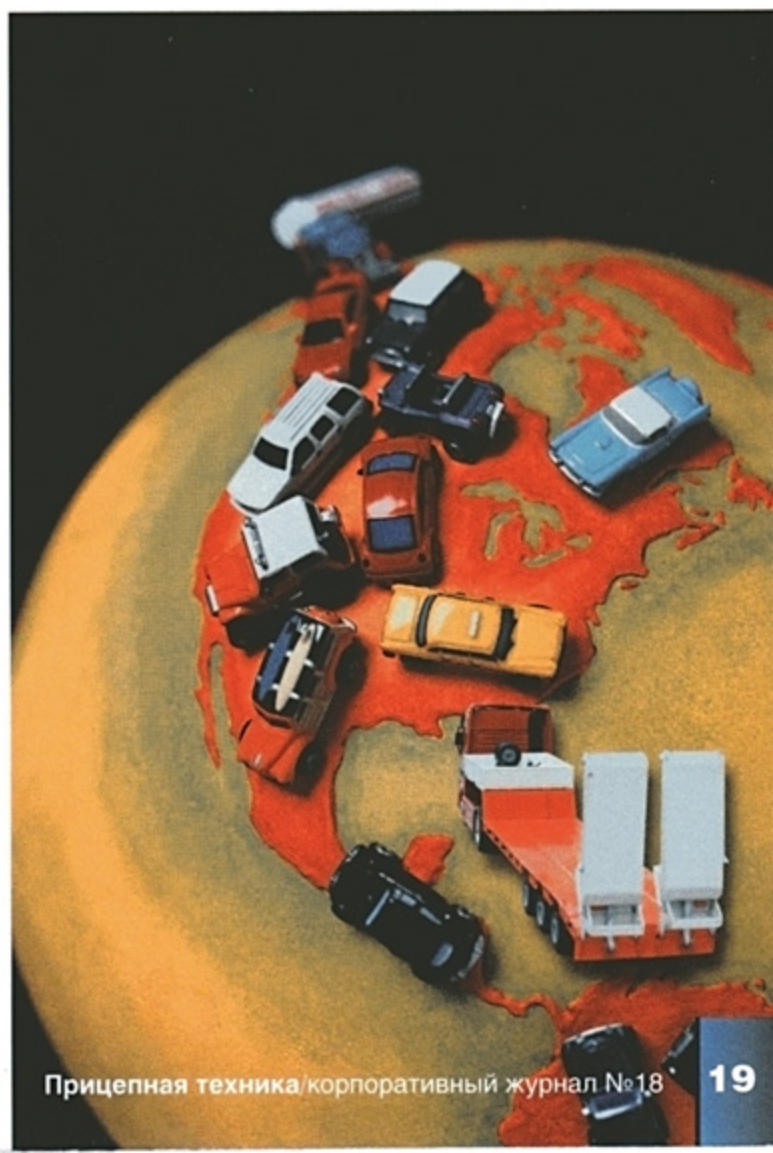
претензии к процедуре эвакуации неправильно припаркованных автомобилей. Как утверждают в столичном Департаменте жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства «каждая поступившая жалоба будет рассмотрена и приняты соответствующие меры». Работа ГСПТС застрахована, и все повреждения автомобиля, полученные при транспортировке и эвакуации, должны быть возмещены владельцу.

«Потерянный» автомобиль можно легко найти по телефону «02». Владелец подскажут телефон спецотделения ГИБДД, в которое нужно будет приехать, заплатить штраф и отправиться на штрафстоянку за своей машиной. Эта процедура может занять от одного часа (в воскресенье) до целых суток (в будние дни).

Если автовладелец все же успел спасти свое транспортное средство от эвакуации, то его ждет штраф. Согласно

статье 12.19 КоАП РФ он составит сто рублей, в случае если автомобиль, по мнению сотрудников

ГИБДД, создал препятствие для движения пешеходов, его оштрафуют на 200–300 рублей.



Компания BPW является одним из ведущих производителей осей и систем подвесок для прицепной техники на Европейском рынке. В состав концерна входят 12 заводов по всему миру, на которых работают порядка 4 700 сотрудников. BPW производит свыше 250 000 осей в год. Производственная программа насчитывает порядка 450 различных типов осевых агрегатов. История компании берет начало в 1784 году. Первоначальное название компа-

нии было «Bergische Patentachsenfabrik Wiehl». Кузнечная мастерская компании занималась производством и ремонтом осей для сельскохозяйственной техники и повозок различного назначения. Сравнительные расчеты, произведенные ведущими европейскими транспортными фирмами, показывают, что эксплуатационные затраты на прицепную технику с ходовой частью BPW в течение ее 10-летней эксплуатации до 25 % ниже, чем при

эксплуатации с осями и подвесками других производителей. Фирма BPW постоянно ведет работы по модернизации и совершенствованию своей продукции. Свыше 400 патентов на изобретения, полученные инженерами и конструкторами BPW, является тому подтверждением. Существенное влияние на эксплуатационные затраты подвижного состава оказывает соответствие технического исполнения к условиям его использования. Условия эксплуатации

прицепной техники в Российских условиях значительным образом отличаются от Западно-европейских. Об этом свидетельствуют данные испытаний, полученные в 1996 – 2000 годах при проезде мобильной лаборатории BPW по дорогам России. Динамические нагрузки, возникающие при движении по нашим дорогам, в среднем в 3 раза выше, чем на дорогах Западной Европы. На основании обработанных данных, конструкторы BPW внесли некоторые доработки

История компании BPW



в конструкцию осей и подвесок, чтобы максимально адаптировать их к эксплуатации в тяжелых дорожных условиях России.

Квадратный полой профиль балки оси с толщиной стенки 15 мм при меньшем собственном весе позволяет лучше работать на скручивание. Балка и полурессоры с не сварным замыканием образуют П – образный стабилизатор, что является дополнительным преимуществом на доро-

гах Российской Федерации, имеющих боковой уклон. Это исполнение значительно уменьшает динамические и циклические нагрузки на рамы и надстройки прицепной техники. Также данная конструкция способствует снижению бокового качения и оптимизирует прямолинейное движение по колее.

Усиленный кронштейн подвески с толщиной стенки 8 мм специально рассчитан для гашения вертикальных и горизон-

тальных динамических нагрузок, возникающих при движении.

Пневморессоры BPW 36 и 36К с диаметром 360 мм позволяют снизить рабочее давление в системе пневмоподвески. Все механические агрегаты подвески и комплектующие оси BPW серийно обработаны методом глубоко-катодной покраски с предварительным цинкофосфатированием (KTLZN). Этот метод обеспечивает оптимальную и долговременную коррозионную защиту, которая на порядок выше, чем при обыкновенных методах покраски.

Одно из последних технических решений, которое было запатентовано инженерами BPW, ступичная система ECO-Plus. Ступица, конические роликоподшипники и гайка оси образуют один цельный, закрытый, но в то же время и разборный узел. При откручивании корончатой гайки оси, одновременно в сочетании

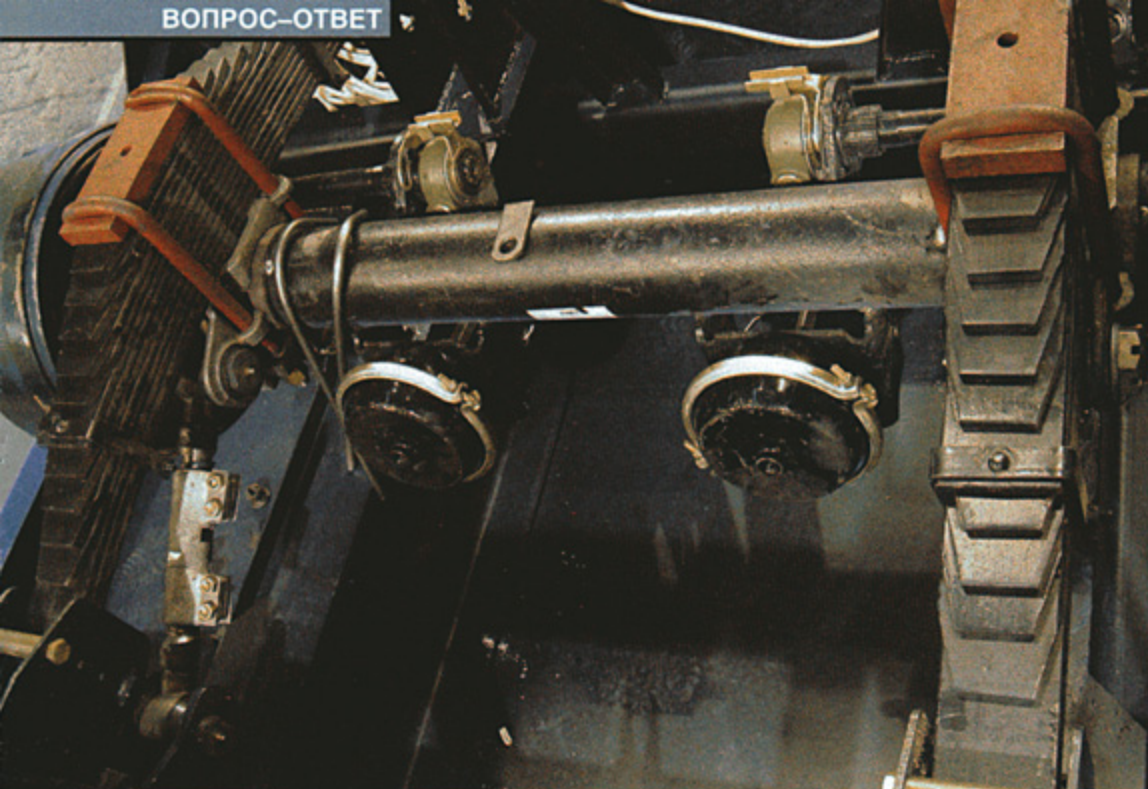
со стопорными кольцами, выполняющими функцию съемного устройства, происходит демонтаж всего узла в сборе (колесо, тормозной барабан, ступица и подшипники) за один прием. При каждом монтаже автоматически устанавливается оптимальный зазор в подшипниках. Преимущества ступичной системы ECO-Plus:

» » на 50 % сокращает время монтажа и демонтажа при проведении технического обслуживания по сравнению с другими системами;

» » нет необходимости в применении специальных инструментов;

» » комплексная система уплотнения подшипников;

» » увеличенный интервал между техническими обслуживаниями. Продукция BPW – это качество и надежность, проверенные временем.



колесо, закрепляемые в ступице колеса, а также модулятор. Индуктивный датчик с помощью зубчатого колеса считывает скорость вращения шины, и результаты передает в модулятор. Модулятор, сравнивая фактическую скорость вращения шины с базовой, дает сигнал электропневмоклапанам снизить, увеличить или поддержать постоянным давлением воздуха в тормозных камерах. Естественно, если скорость вращения колеса значительно ниже, чем она должна быть при данной скорости движения транспортного средства, то давление в тормозной камере автоматически снижается. Колесо начинает вращаться быстрее. Так предотвращается его блокировка и опасное явление юза.

Вопрос-ответ

1. Какие габариты седельного автопоезда допускаются в Европе и в России?

Ответ. В Европе: длина 16,5 метров, высота четыре метра, ширина 2,55 метра; в России: длина 20 метров, высота четыре метра, ширина 2,55 метра.

2. Как правильно закрепить легковой автомобиль на платформе автовоза?

Ответ. В общем случае автомобиль от продольных смещений фиксируется противооткатными упорами, а от вертикаль-

ных перемещений колес — увязочными ремнями, вставляемыми в проемы колес. На концах ремней имеются крючки, которыми ремень зацепляется за отверстия, выполненные в листе настила платформы. Однако в каждом конкретном случае следует ознакомиться с соответствующим разделом руководства по эксплуатации, входящим в комплект поставки полуприцепа.

3. Зачем нужна антиблокировочная система тормозов?

Ответ. Антиблокировоч-

ная система тормозов (АБС) предназначена для предотвращения блокировки колес транспортного средства при торможении на скользких участках дороги. При работе АБС достигается оптимальное сцепление шин с дорожным покрытием, оптимальное замедление транспортного средства и минимальный тормозной путь.

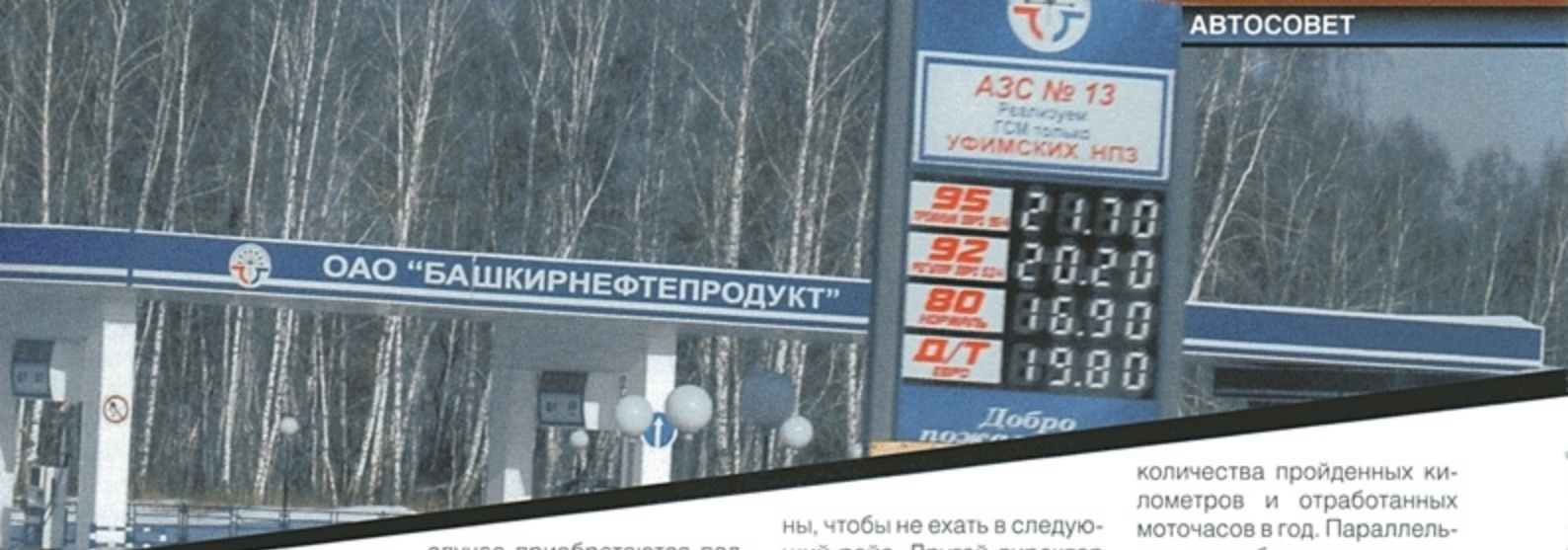
4. Чем достигается антиблокировочный эффект при работе АБС?

Ответ. Главными узлами АБС являются индуктивный датчик и зубчатое

5. Как следует понимать запись: «АБС конфигурации 4S/3M»?

Ответ. Буквами S и M обозначают соответственно датчик и модулятор, а цифры, стоящие перед буквами, указывают на их количество в системе. исправной техники описана в «Руководстве по эксплуатации», прилагаемой к каждому полуприцепу.





Сегодня воровство топлива – это хорошо организованный «бизнес». Не секрет, если водитель работает на дизельном погрузчике, то и его личная машина, как правило, ездит на солярке, а если это бензин – то и личная машина на этом же бензине. Если своей нет, то можно сбить топливо и знакомым по сниженной цене. Таким образом, «дополнительный заработок» у грамотного водителя техники может составить до половины от официальной заработной платы.

О том, что топливо воруют, знают все – и директор, и зам, и начальник гаража, и главбух. А что поделаешь, норма расхода топлива – понятие относительное и зависит от условий эксплуатации, а в результате водитель говорит: «Перерасход». Можно перечислить основные махинации водителей.

Это использование техники и транспорта водителем в личных целях: «левые рейсы», «шабашки», работа на стороне в свой карман. Водитель может поехать по своим делам (заехать к подруге, перевезти шкаф) или полдня простоять в укромном месте. Не соблюдаются условия экономичной езды (сначала отдохнуть, а потом жми на «газ»!). При этом повышается риск попадания в аварию.

В других случаях используют слив топлива, списание денег в счет закупки. В этом

случае приобретаются поддельные чеки, а деньги списываются. Или, например, машину заправляют некачественным суррогатом на трассе за полцены, довольно часто водитель сговаривается с оператором АЗС (в чеке указан один объем, а на самом деле топливо в бак поступило в меньшем объеме, разница выдается водителю в виде наличных). Возможна заправка топлива в одной стране за свои деньги и предоставление чека из другой страны на большую сумму или заправка по карте чужой машины. Часто практикуется слив топлива из бака, при этом скручивают показания спидометра или мо-

ны, чтобы не ехать в следующий рейс. Другой директор компании, автомобили которой трудятся в пределах города и области, однажды поймал на заправочной станции своего водителя, который договорился с оператором АЗС о списании по топливной карте 100 л топлива при реальной заправке в бак 50! Разница в 50 л тут же возвращается водителю оператором АЗС в виде наличных, только не по 18 руб. за литр, а по 10. Талоны на топливо также реализуются без проблем.

Наверное, в условиях, когда есть возможность «подзара-

Как прекратить воровство топлива?

бо- тать», многие не будут чураться этой возможности, и за это их будут ценить родные – деньги домой приносит! Однако для самой компании такие водители – существенная трата денег. А в крупных компаниях – десятки и сотни машин, соответственно утекшие литры топлива можно умножить на количество машин и посчитать, сколько денег можно было бы ежемесячно тратить на развитие фирмы, закупку нового оборудования.

Основной задачей руководства компаний является максимально эффективное использование парка спецтехники: снижение количества простоев, увеличение

количества пройденных километров и отработанных моточасов в год. Параллельно прорабатываются возможные варианты снижения переменных затрат или себестоимости километра пробега.

Основным методом, который может дать примерную картину расхода топлива машины, является норма расхода топлива на определенный вид техники или транспорта.

Некоторые научно-исследовательские учреждения предлагают применять на предприятиях специальные

коэффициенты пересчета норм расхода топлива (в зависимости от погодных и климатических условий, нагрузки и др.). Теоретически это возможно, но на практике требует больших и постоянных затрат: в идеале нужно к каждому водителю приставить сотрудника-контролера. Так, например, неоднократно вычисленная и проверенная инженерами предприятия норма расхода топлива вдруг оказывается неверной, в конце месяца показывая перерасход. В чем же дело? Вроде бы на предприятии установлен жесткий контроль, пресекающий хищение топлива. Или инженеры, которые проводили замеры расхода топлива, недобросовестно отнеслись к своим обязанностям? На самом деле все

Сегодня воровство топлива – это хорошо организованный «бизнес». Не секрет, если водитель работает на дизельном погрузчике, то и его личная машина, как правило, ездит на солярке, а если это бензин – то и личная машина на этом же бензине. Если своей нет, то можно сбывать топливо и знакомым по сниженной цене. Таким образом, «дополнительный заработок» у грамотного водителя техники может составить до половины от официальной заработной платы.

объясняется просто. По сути, любое место работы техники или транспорта – это обособленный комплекс условий и особенностей работы. На одном объекте техника перемещается по ровному плотному грунту, на другом ползает «по брюхо» в грязи, на одном объекте плечо погрузки-разгрузки 50 м – на другом километр и т. д. Или сегодня на трассе гололед, а завтра снег и туман, сегодня машина едет по холмам, а завтра по равнине! Перечислять различия можно долго. Но если условия эксплуатации различаются, можно

ли говорить о требовании соблюдения жестких норм расхода топлива, может быть, они вообще не нужны? Кто постоянно находится на объекте? Обычно это прораб или начальник участка. Это они каждую минуту видят, в каком режиме эксплуатируется техника, и только они могут подтвердить, что на данном объекте в конкретный промежуток времени условия эксплуатации техники были тяжелыми. А как все это привязать к нормам расхода топлива? Некоторые предприятия вводят коэффициенты загрузки техники, однако здесь велика погрешность и производить списание по ним неудобно. Для контроля работы водителей используют раз-

личные методы проверки: сверка данных о количестве загруженных кузовов



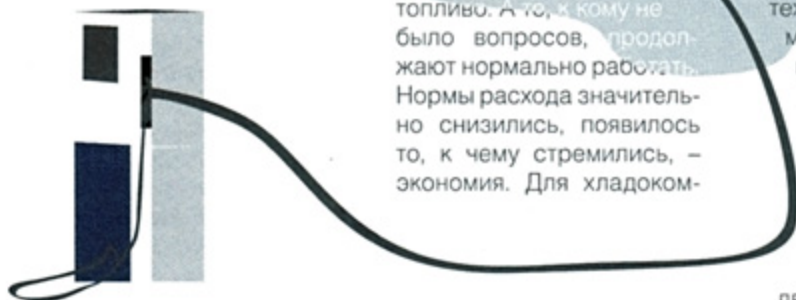
и реально выгруженных в месте доставки, контроль фактически выполненной работы, выборочные проверки «сомнительных» водителей и другие методы, которые, как правило, изобретаются самим руководством. Однако когда в автопарке количество техники превышает пять-десять единиц, справиться с контролем работы всей техники порой невозможно. В общем объеме сбоя в работе той или иной единицы не так заметен, он пропадает в общей массе, руководство часто даже не знает об этом. Каким образом предприятие пытается бороться с махинациями водителей и какое решение оно

нашло, можно судить из рассказа начальника гаража Геннадия Арамовича Айдиняна (ЗАО «Айсбит», Москва, автопарк около 120 единиц). «Для нашей компании проблемы с расходом топлива были постоянной, перетекающей из месяца в месяц реальностью, аргументов для борьбы с махинациями нечестных водителей просто не было. Сначала мы установили на все машины тахографы, даже на те, которые работают только в Москве и области, по прибытии водитель каждый день сдает тахограмму диспетчеру. На основании данных мы смотрели скорость и километраж, списывали топливо из

расчета пройденного пути и норм его расхода. Сразу избавились от водителей, которые приписывали себе километраж, подкручивали спидометры. Потом стало очевидно, что с помощью тахографа далеко не всегда удастся получить информацию о реальном расходе. Водитель привез чеки, их сравнили с показаниями тахографа – вот, получите средний расход. А если он выше на 3; 5 или 10 литров – был перегруз, в пробке стоял, ехал в гору... Нередко привозили поддельные чеки. Затем мы перешли на заправку топливными картами: будьте добры, заправляйтесь только на специальных АЗС, про наличные деньги забудьте. В конце месяца топливная компания присылает отчет о заправках, произведенных по каждой топливной карте, с указанием времени и объема заправки. Можно сравнить чеки с этой таблицей и в случае расхождения данных, потери чеков спросить с водителя. Однако расход топлива оставался выше установленных норм. Мы стали рассматривать различные системы контроля расхода топлива. Наш выбор остановился на российском производителе, компании OmniCOMM,



которая поставляет и устанавливает систему контроля расхода топлива. Сначала оснастили четыре автомобиля. Затем в течение четырех месяцев оснастили весь автопарк, от автомобилей 1,5 т до седельных тягачей: «ГАЗели», Mercedes-Benz Sprinter 410D, Mercedes-Benz Vario 814D, DAF 45, Mercedes-Benz Actros 2540, Mercedes-Benz Actros 1840. В случае установки расходомера важно сразу же попасть в цель. В противном случае водительский персонал найдет слабые места системы, и установка не принесет результатов. Система должна работать безотказно. После первого месяца эксплуатации система дала ощутимые результа-



ты в виде разницы между данными чеков топливной компании и реальными заправками в бак автомобиля. Водители очень часто договариваются с оператором АЗС о чеке. Сверяя чеки с реальными заправками, мы увидели расхождения до 300 л топлива в месяц на полторатонный грузовик и до 1000 л – на седельный тягач. Экономия получилась приличная, не говоря уже о поддельных чеках и сливах – это проверить очень легко, отчет составляется за несколько секунд, все действия водителя, как на ладони. Многие автомобили оснащены холодильными агрегатами, которые подключены либо к отдельному топливному баку, либо к основному. Раньше водители говорили о том, что перерасход вызван постоянной работой холодильного агрегата, а теперь видно, что топливо

либо сливалось из бака, либо есть расхождения реальной заправки в бак с чеком. У нас на хладокомбинате жесткие нормы: погрузка должна начинаться в 5.00 утра, не раньше. До этого водитель мог загрузить автомобиль вечером, оставить работать на холстом ходу и пойти спать, а утром подойти к 8.00 и спокойно поехать по маршруту. Теперь видно, когда двигатель был заведен. Водители удивляются: «Откуда вы знаете, что я начал заправляться в 4.25 утра?». Узнав реальную картину оборота топлива, некоторых водителей сразу уволили, с некоторых продолжаем взимать за топливо. А те, к кому не было вопросов, продолжают нормально работать. Нормы расхода значительно снизились, появилось то, к чему стремились – экономия. Для хладоком-

бината это огромные суммы сэкономленных денег. Мы стали анализировать режим труда и отдыха, эффективность работы каждой машины. Система позволяет выявить любой перерасход, в том числе связанный с неисправностями топливной или иной системы автомобиля, ведь не все водители позволяют себе махинации с топливом, есть и честные. Были случаи, когда на автомобиле увеличивался расход, и выяснялось, что надо отремонтировать турбину и др. Мы для себя открыли и другие преимущества системы: если заправочная колонка заправляет топлива немного меньше, мы это видим, если разница между чеком и заправкой составляет около 10% и повторяется на нескольких автомобилях именно на этой заправке, а на других все нормально, то мы сообщаем

об этом топливной компании». Система FMS (Fuel Monitoring System) производится компанией «Омником Технологии» и включает три основных компонента: устройство FMS (черный ящик) и высокоточный емкостной датчик уровня топлива (погрешность не более 1%), которые в комплексе устанавливаются на транспортное средство, и устройство считывания для компьютера в офисе. Основные достоинства системы FMS по сравнению с другими методами контроля – большая информативность (кроме расхода топлива предоставляется информация о параметрах работы транспортных средств и спецтехники); низкая стоимость оборудования и высокая окупаемость (менее месяца); невмешательство в работу топливной аппаратуры (оборудование не может повлиять на подачу топлива в двигатель, на работу

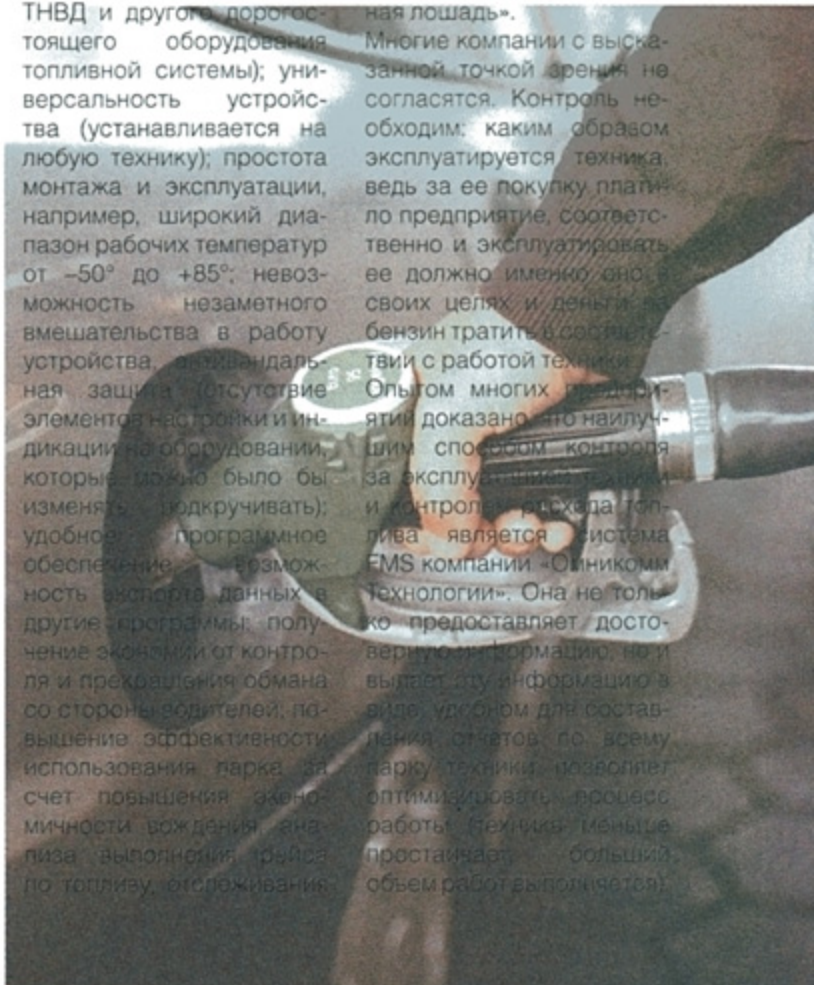
ТНВД и другого дорогостоящего оборудования топливной системы); универсальность устройства (устанавливается на любую технику); простота монтажа и эксплуатации, например, широкий диапазон рабочих температур от -50° до $+85^{\circ}$; невозможность незаметного вмешательства в работу устройства, антивандальная защита; отсутствие элементов настройки и индикации на оборудовании, которые можно было бы изменять (подкручивать); удобное программное обеспечение; возможность экспорта данных в другие программы; получение экономии от контроля и предотвращения обмана со стороны водителей; повышение эффективности использования парка за счет повышения экономичности вождения; анализ выполнения рейсов по топливу, обслуживанию

и оптимизации непроизвольных простоев; косвенный контроль исправности топливной системы по расходу топлива и анализу общей загруженности транспорта.

Каждый руководитель сам выбирает, по какому пути идти. Нужно ли контролировать водителей? «Вору ют, ну и пусть воруют!» – скажет один руководитель, причем, как правило, это предприятие имеет либо небольшой автопарк, либо это государственное предприятие, где тратятся бюджетные средства. – «Зато они к машине, как к кормилице, бережно относятся».

Наверное, отношение водителя к машине зависит все-таки от человека. Есть водители, которые выполняют и работы больше, и бензина всегда хватает, и в салоне чисто, и машина меньше на ремонте, а есть такие, которые постоянно говорят, что «в пробке целый день стоял, сделал мало, а бензина истратил много, завтра опять с утра на заправку ехать придется», и машина как «загнанная лошадь».

Многие компании с высказанной точкой зрения не согласятся. Контроль необходим: каким образом эксплуатируется техника, ведь за ее покупку платило предприятие, соответственно и эксплуатировать ее должно именно оно в своих целях и деньги за бензин тратить в соответствии с работой техники. Опыт многих предприятий доказано, что наилучшим способом контроля за эксплуатацией техники и контролем расхода топлива является система FMS компании «Омником Технологии». Она не только предоставляет достоверную информацию, но и выдает эту информацию в виде удобном для составления отчетов по всему парку техники; позволяет оптимизировать процесс работы техники; меньше простаивает (большой объем работ выполняется);





АКЦИЯ!
КАЖДЫЙ МЕСЯЦ
 следи за новостями на сайте
www.cmzap.ru



ЧМЗАП 9990-052

ТЯЖЕЛОВОЗЫ

ВЫСОКОРАМНЫЕ · СРЕДНИЕ · Пониженные · НИЗКОРАМНЫЕ



ЧМЗАП 99903-033

**до 1000 тонн
и более**



ЧМЗАП 9990-073-01



Основа в 1943 году
ЧМЗАП
 Челябинский машиностроительный
 завод автомобильных прицепов

СХЕМА ПРОЕЗДА

