

НАДЕЖНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ. ВЕЗДЕ И НАДОЛГО!



# ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА

Журнал

Выпуск

2



## Прицепы и полуприцепы-тяжеловозы со средней высотой грузовой платформы

### В номере:

- Общие сведения о семействе
- Сведения о потребителях
- Описание полуприцепа ЧМЗАП-938530 по спецификации 013-02 (базовая модель)
- Описание полуприцепа ЧМЗАП-99865-01 по спецификации 012 (базовая модель)
- Описание прицепа ЧМЗАП-839810 по спецификации 013
- Описание полуприцепа-тяжеловоза ЧМЗАП-999000 по спецификации 010
- Описание прицепа-тяжеловоза ЧМЗАП-839910 по спецификации 011
- Отзывы потребителей
- Часто задаваемые вопросы

**РАПАВТОПРИЦЕП**





## Уважаемые коллеги!

Перед Вами новый выпуск журнала, посвященный семейству прицепов и полуприцепов-тяжеловозов со средней высотой грузовой платформы. В этом выпуске мы постарались отразить все многообразие имеющихся моделей этого семейства, рассказать об особенностях конструкции и вариантах комплектации. Исторически - семейство тяжелых прицепов этого типа - самое первое, но до настоящего времени оно пользуется наибольшей популярностью. Специалисты нашего предприятия ведут постоянную работу по его дальнейшему развитию, но без Вашей помощи, эта работа не представляется по настоящему эффективной. Поэтому, со страниц этого журнала я обращаюсь ко ВСЕМ ВАМ: направляйте нам свои отзывы, замечания и предложения как по техническим и эксплуатационным характеристикам техники, так и по содержанию журнала. Какие вопросы Вас интересуют? Мы постараемся ответить на них. И вместе с вами добьемся обеспечения непрерывного развития техники и решения всех имеющихся у Вас транспортных задач самым эффективным способом. Успехов Вам и процветания вместе с нами!!!

С уважением,  
генеральный директор  
ОАО "Уралавтоприцеп"

Сметанин А.Н.



## I. Общие сведения о семействе

Семейство прицепов и полуприцепов-тяжеловозов со средней высотой грузовой платформы выпускается с 1956 года.

Создавалось оно по заказу Министерства обороны для обеспечения перевозок военной колесной и гусеничной техники. Поэтому конструкция представителей этого семейства лучше всего приспособлена для этих целей. Однако это семейство нашло применение и в отраслях народного хозяйства для перевозки тракторов, бульдозеров, подъемных кранов на колесном и гусеничном ходу, различного оборудования и других тяжеловесных крупногабаритных неделимых грузов соответствующей массы и геометрических размеров.



Конечно, сегодня эта техника по своим техническим характеристикам, показателям надежности и безопасности на несколько порядков выше той, которая выпускалась в 1956 году.

Представителей этого семейства отличает простота конструкции, низкие затраты на техническое обслуживание, стойкость к воздействию внешних неблагоприятных факторов и перегрузкам. Достаточно сказать, что на полуприцепах грузоподъемностью 26 тонн перевозили грузы массой до 40 тонн без видимых разрушительных последствий для элементов конструкции. Как говорят: "Пищит, но везет!"

Точно также не требовательны они к дорожным и климатическим условиям - разрешена эксплуатация по дорогам 1...5 категорий по СНиП 11-Д5-72 при температуре окружающего воздуха от  $-45^{\circ}\text{C}$  до  $+50^{\circ}\text{C}$ . Имеются комплектации, рассчитанные на эксплуатацию в тропическом климате (даже термиты не найдут ничего съедобного для себя) и на Крайнем Севере (применяемые в конструкции марки сталей не обладают свойством хладноломкости).



Естественно, конструкция рассчитана на эксплуатацию при безгаражном хранении. В комплект обязательной поставки входит инструмент и принадлежности, которые совместно с инструментом тягача обеспечивают полную разборку и сборку всех узлов прицепа.

Покупателям мы рекомендуем одновременно приобрести научно разработанный нашей службой надежности комплект запасных частей, который обеспечит эксплуатацию прицепа до полного его износа без повторного обращения к нам.

Каждое изделие поступающее на склад сбыта подвергается приемо-сдаточным испытаниям пробегом не менее 10 км на испытательном стенде или в реальных дорожных условиях. Кроме того, на заводе существует система периодических (кратких и длительных) контрольных испытаний наугад выбранного образца для проверки стабильности качества выпускаемой продукции. Если в процессе испытаний обнаруживаются отклонения от жестких нормативных требований, разработанных на основе статистических данных эксплуатации, мгновенно включается система корректировки технологического процесса, восстановления стабильности качества, а вся продукция, находящаяся на складе сбыта, возвращается в производство.

Модельный ряд этого семейства достаточно разнообразен. Грузоподъемность колеблется от 20 до 60 тонн.

Рама лонжеронного типа, изготавливаемая из низколегированных сталей, состоит из четырех лонжеронов, соединенных между собой в единую силовую конструкцию с помощью поперечин. Грузовая платформа закрыта листами настила. Длина грузовой платформы в стандартном исполнении - от шести до восьми с половиной метров, ширина - 2,5...3,15 м. Однако, если такие параметры грузовой платформы не обеспечивают размещение груза, они могут быть легко изменены в большую сторону, если есть на то желание нашего покупателя. Высота грузовой платформы от земли может быть 1135 или 1170 мм. под нагрузкой.

Тормозные механизмы - барабанного типа на всех колесах с кулачковым разжимом колодок. Привод тормозов - пневматический двухпроводный 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.

## Доставка тяжелого оборудования в труднодоступные места?

**Звоните!**



Тел/факс: (351) 724-20-10  
info@urap.ru www.uralavtopritsep.ru

**УРАЛАВТОПРИЦЕП**



Электрооборудование выполнено по однопроводной схеме (отрицательный полюс соединен с "массой") и рассчитано на напряжение 24 В. При поставках полуприцепов Министерству обороны светосигнальные приборы комплектуются маскировочным насадками.

На трапах и листах настила приварены планки противоскольжения, препятствующие проскальзыванию гусениц или шин перевозимой техники при погрузо-разгрузочных работах.

Как и все тяжеловозы, прицепы и полуприцепы комплектуются дополнительным оборудованием, в состав которого в стандартном исполнении входят въездные трапы, отбойные брусья, направляющие ролики.

По трапам техника самоходом, а если не исправна, то с помощью лебедки тягача грузится на платформу. Трапы снабжены пружинным помощником, поэтому подъем или опускание трапов, несмотря на их большой вес, производится вручную одним человеком. Трапы имеют возможность перемещения в поперечном направлении, подстраиваясь под ширину колеи погружаемой техники. Отбойные брусья служат направляющими для погружаемой техники и обеспечивают симметричное ее расположение относительно продольной оси платформы, а при транспортировке исключают возможность поперечного смещения груза. Ролики используются в качестве опоры для троса лебедки при погрузке неисправной техники.

Все представители семейства снабжены подъемником запасных колес и устройствами для размещения и крепления последних.

Семейство состоит из базовых моделей и 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.



**Перевозка дорожно-строительной техники?**

**Звоните!**

Тел/факс: (351) 724-20-10  
info@urap.ru www.uralavtopritsep.ru

**УРАЛ АВТОПРИЦЕП**



# Перечень базовых моделей семейства

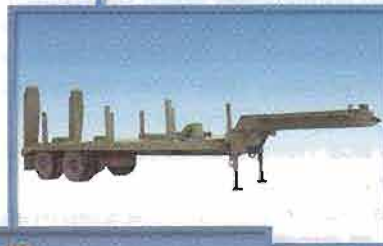
№	Наименование модели	Номер модели	Номер спецификации базовой модели	Грузоподъемность (тонн)
1	Полуприцеп-тяжеловоз	938530	013-02	26,2
2	Полуприцеп-тяжеловоз	99865-01	012	42,4
3	Прицеп-тяжеловоз	839810	013	42,6
4	Полуприцеп-тяжеловоз	99900	010	52,0
5	Прицеп-тяжеловоз	839910	011	58,22

Министерство обороны СССР было первым и основным заказчиком прицепов этого семейства в советский период, все конструкции разрабатывались по их тактико-техническим требованиям. Нашей продукцией удовлетворялись потребности бронетанковых, инженерных, железнодорожных войск, авиации и противовоздушной обороны. Космические программы также не обошлись без наших прицепов. Например, на космодроме "Байконур" космический корабль многоразового пользования "Буран" перевозился из цеха сборки к месту стыковки с ракетой-носителем на прицепе, созданном нашими конструкторами и изготовленном нашим производственным и техническим персоналом.



По окончании советского периода нашей истории пальму первенства в закупках перехватили нефтегазодобывающие компании. РАО "Газпром", ОАО "Лукойл", ОАО "Сургутнефтегаз", НК "ЮКОС", ОАО "Тюменская нефтяная компания" и др. в отдельные годы потребляли свыше 70% нашей продукции.

Следующими в таблице о рангах по объемам закупок следует назвать предприятия стройиндустрии всех специализаций: строители зданий и сооружений, автомобильных и железных дорог, атомных, тепловых и гидроэлектростанций, трубопроводного транспорта и др.



## II. Описание полуприцепа ЧМЗАП-938530 по спецификации 013-02 (базовая модель)

### 1. Эксплуатационные характеристики.

Главные отличительные особенности этого полуприцепа - сравнительно небольшая грузоподъемность (26,2 тонны), двухосная рессорная подвеска, двухскатная ошиновка.

Устанавливаемые шины имеют размерность 10.00R20 (280x508), дисковые колеса - 8,5x20. Нагрузка на дорогу полностью груженого полуприцепа, передаваемая через шины каждой оси 9 тонн, нагрузка на седло тягача - 14,7 тонны, Высота грузовой платформы под нагрузкой - 1135 мм. Максимальная скорость движения - 92 км/час.

Надежность и долговечность прицепной техники определяют рама (грузовая платформа), колесные оси с тормозными механизмами и подвеска с рессорами и балансирами.

При проектировании рамы использованы самые современные методы расчетов, в частности метод конечных элементов. Напряженное состояние рамы при различных воздействиях от дороги моделировалось на компьютере. Результаты теоретических исследований проверялись сначала на специальном стенде, а затем в реальных условиях эксплуатации методом тензометрирования. Совпадение результатов впоследствии позволило при проектировании рам других прицепов избежать дорогостоящего метода тензометрирования. Общее мнение наших покупателей - рамы производства "Уралавтоприцеп" самые прочные и долговечные.

Рессора проектировалась теми же методами. Сравнительные усталостные испытания на стенде показали, что эти рессоры на 30...40% долговечней, чем любая автомобильная рессора.

Некоторым нашим клиентам нравятся подвески западноевропейских фирм. Мы, как обычно, поспешили удовлетворить эту потребность. Фирма, чью подвеску мы применили



в одной из комплектаций. прежде чем разрешить нам ее использование, потребовала прислать наши колесные оси на испытания. Результаты испытаний очень удивили фирму, так как по всем показателям наши оси и их тормозные механизмы не уступали фирменной продукции. Прочностные показатели оказались значительно выше.

## 2. Сведения о конструкции

Полуприцеп имеет две колесных оси. Четыре рессоры своей средней частью через специальные прокладки стремянками закреплены на осях. Один конец рессоры опирается на приваренный к нижней полке лонжерона рамы кронштейн, а второй - на балансир подвески. Благодаря балансиру подвески достигается уравнивание нагрузок между осями при переезде дорожных неровностей.

Каждая колесная ось связана с рамой не только через рессору, но и с помощью двух реактивных штанг, воспринимающих тяговые и тормозные усилия.

Беговая дорожка тормозного барабана имеет диаметр 420 мм и ширину - 200 мм.

Сцепной шкворень полуприцепа диаметром 50,8 мм (2 дюйма) и приподнятая для сцепки с тягачом передняя часть рамы (гусак) рассчитаны для эксплуатации с седельными тягачами с колесной формулой 4x2, 6x4, 6x6, допускающими нагрузку на седло не менее 8500 кг. и полную массу буксируемого полуприцепа не менее 32,7 тонн. Главное требование к седельным тягачам - соответствие присоединительных размеров международным стандартам (в частности ГОСТ-12105-74).

Размеры грузовой платформы - 7,040 x 2,5 м.

Полуприцеп может быть переоборудован в прицеп с помощью подкатной тележки ЧМЗАП-8379, имеющей седельно-сцепное устройство, аналогичное седельно-сцепному устройству тягача.

В этом случае масса перевозимого груза не должна превышать 20 тонн. Буксировать такой прицеп может любой грузовой автомобиль, обладающий необходимыми тяговыми возможностями.

Подкатная тележка выпускается в двух исполнениях: с тормозной системой или без неё. Если прицеп транспортируется по дорогам общей сети, то тормозная система обязательна. ГОСТ-3163 требует наличия тормозов на всех осях прицепа или полуприцепа. При эксплуатации прицепа на внутриведомственных дорогах необходимость тормозной системы на подкатной тележке определяется ведомственными правилами.



**Перевозка оборудования и материалов?**

**Звоните!**

Тел/факс: (351) 724-20-10  
info@urap.ru www.uralavtopritsep.ru

**УРАЛ АВТОПРИЦЕП**



### 3. Изменения конструкции, освоенные в производстве

По просьбе наших покупателей, желание которых для нас закон, мы внесли множество изменений в конструкцию базовой модели, приспособивая под те или иные нужды, обеспечивая максимальное удобство при эксплуатации с минимальными затратами.

По просьбе Министерства Обороны мы привели нашу конструкцию в полное соответствие с государственными стандартами, действующими в системе военных поставок продукции.

Очень удобна для многих дополнительная площадка на гусаке, на которой можно размещать различное имущество водителя автопоезда, лопату бульдозера, ковш экскаватора или дополнительный груз.



Не составляет проблему поставить шины размерности 11.00R20 (300x508) или изготовить полуприцеп с односкатной ошиновкой на широкопрофильных шинах 1025x420-457.

Мы можем установить рессорные подвески и колесные оси таких известных европейских фирм, как BPW или GIGANT, а сцепной шкворень и опорное устройство - германской фирмы JOST. Конечно, это будет дороже, но, как говорят представители фирмы, их конструкции специально приспособивались под условия российских дорог и не требуют никакого обслуживания при пробеге полуприцепа не менее 600 тыс. км.

Очень скоро органы ГИБДД будут требовать наличия на всех автомобильных транспортных средствах антиблокировочной системы тормозов. Мы готовы включить её в комплект поставки.

Если необходимо, мы укомплектуем полуприцепы противооткатными упорами для перевозимой техники, препятствующие её смещению вперед или назад при транспортировке, и устройствами для крепления техники на грузовой платформе.

Изменение же размеров грузовой платформы по длине или ширине - самая обычная и хорошо отработанная операция.

Перечисленные изменения не исчерпывают наши возможности. обращайтесь, дорогие покупатели, и мы всегда приспособим нашу конструкцию под Ваш груз или условия эксплуатации.

### III. Описание полуприцепа ЧМЗАП-99865-01 по спецификации 012 (базовая модель)



#### 1. Эксплуатационные характеристики

● Грузоподъемность полуприцепа	39,4 (42,4 ) тонны
● Размеры грузовой платформы:	
● Длина	7,48 м
● Ширина	3,15 м
● Высота платформы груженого полуприцепа	1170 мм
● Нагрузка на дорогу через шины каждой оси	16,5 (18,0) тонн
● Нагрузка на седло тягача	15,0 (15,0) тонн
● Угол въезда по трапам	18
● Тип ошиновки	односкатная
● Устанавливаемые шины	широкопрофильные 1025x420-457

- Устанавливаемые колеса бездисковые  
330-462
  - Число запасных колес 1
  - Максимальная скорость движения 50 км/час
- Примечание: данные в скобках - допускаемые конструкцией, без скобок - при использовании седельного тягача КрАЗ-6443

## 2. Сведения о конструкции

Полуприцеп имеет две колесные оси и зависимую балансирующую подвеску без упругого элемента. Колесные оси запрессованы в балансиры колес, которые с помощью бронзового подшипника скольжения, установлены на шейках балансиров подвески. Балансиры подвески также на подшипниках скольжения закреплены осями на приваренные к лонжеронам рамы кронштейны.

Барбаны тормозных механизмов имеют беговую дорожку диаметром 380 мм. и шириной 140 мм.

Сцепной шкворень полуприцепа диаметром 50,8 мм (2 дюйма) и приподнятая для сцепки с тягачом передняя часть рамы (гусак) рассчитаны для эксплуатации с седельными тягачами с колесной формулой 6x4, 6x6, допустимой нагрузкой на седло 15,0 тонн и разрешенной полной массой буксируемого полуприцепа 48...52 тонны.

Присоединительные размеры тягача должны соответствовать ГОСТ-12105-74.

## 3. Изменения конструкции, освоенные в производстве

Точно так, как у предыдущей модели, имеется комплектация для Министерства обороны.

Очень удобно, учитывая конструктивные особенности ходовой части полуприцепов этой модели, наличие сигнализации падения воздуха в шинах. Широкопрофильные шины очень чувствительны к давлению воздуха с точки зрения долговечности их работы. Система сигнализации мгновенно оповестит водителя о снижении давления ниже нормативного или о проколе шины. Требуется только небольшая и очень простая доработка электрической системы тягача.

Вместо широкопрофильных шин можно установить

низкопрофильные шины 385/65R22,5. Ходимость этих шин значительно выше широкопрофильных, хотя они и дороже.

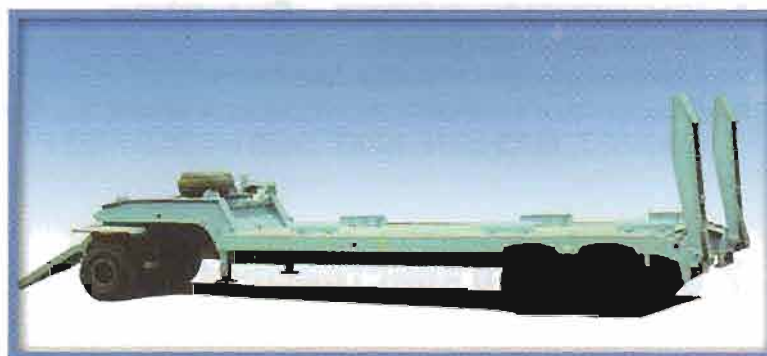
Мы можем установить сцепной шкворень с посадочным диаметром 89,9 мм (3,5 дюйма) или вложить его в комплект ЗИП. Такая операция расширит номенклатуру применяемых тягачей, так как снимает проблему сцепки полуприцепа с тягачами, имеющими седельно-сцепное устройство для шкворня 3,5 дюйма.

И, конечно, на эту модель распространяются все возможности изменения размеров грузовой платформы в очень широких пределах.

## IV. Описание прицепа ЧМЗАП-839810 по спецификации 013 (базовая модель)

### 1. Эксплуатационные характеристики

- Грузоподъемность прицепа 42,6 тонны
- Размеры грузовой платформы:
- Длина 7,48 м
- Ширина 3,15 м
- Высота платформы груженого прицепа 1170 мм
- Нагрузка на дорогу через шины каждой оси 18,0 тонн
- Угол въезда по трапам 18
- Тип ошиновки односкатый
- Устанавливаемые шины широкопрофильные 1025x420-457





- Устанавливаемые колеса бездисковые 330-462
- Число запасных колес 1
- Максимальная скорость движения 50 км/ч
- Основными тягачами прицепа являются балластные тягачи КЗКТ-537Л и КЗКТ-74282.

## 2. Сведения о конструкции.

Прицеп имеет три оси. Отличается от полуприцепа ЧМЗАП-99865-01 по спецификации 012 только наличием передней одноосной подкатной тележки. Тележка оборудована седельно-сцепным устройством, аналогичным седельно-сцепному устройству тягача. Присоединение задней части полуприцепа к подкатной тележке происходит точно

так, как полуприцеп соединяется с седельным тягачом.

Сама тележка имеет независимую подвеску с направляющим устройством рычажного типа и пружинным упругим элементом.

При рассоединении с подкатной тележкой заднюю часть прицепа можно использовать как полуприцеп.

3. Изменения конструкции, освоенные в производстве

Все изменения, указанные для модели ЧМЗАП-99865-01 распространяются на модель ЧМЗАП-839810.

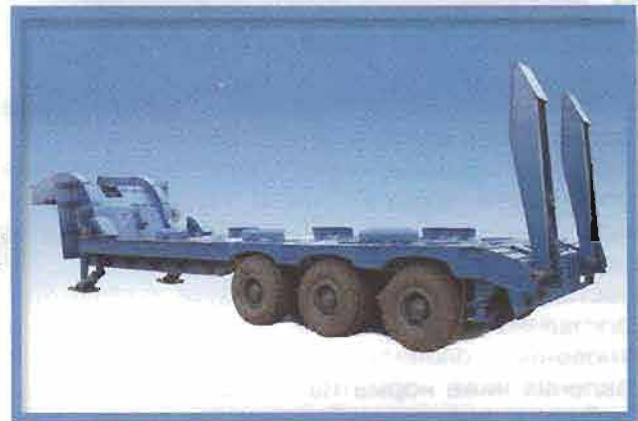
## V. Описание полуприцепа-тяжеловоза ЧМЗАП-99900

### по спецификации 010

(базовая модель)

## 1. Эксплуатационные характеристики

- |   |   |
|---|---|
| ● Грузоподъемность полуприцепа                              | 52,0 тонны                                |
| ● Размеры грузовой платформы:                               |   |
| ● Длина   | 8,52 м                                    |
| ● Ширина  | 3,15 м                                    |
| ● Высота платформы груженого полуприцепа                    | 1170 мм                                   |
| ● Нагрузка на дорогу через шины каждой оси                  | 17,0 тонн                                 |
| ● Нагрузка на седло тягача                                  | 19,0 тонн                                 |
| ● Угол въезда по трапам                                     | 18  |
| ● Тип ошиновки  | односкатый                                |
| ● Устанавливаемые шины                                      | широкопрофильные 1025x420-457             |
| ● Устанавливаемые колеса                                    | бездисковые 330-462                       |
| ● Число запасных колес                                      | 1   |
| ● Максимальная скорость движения                            | 60 км/час                                 |
| ● Основными тягачами полуприцепа являются балластные тягачи | МАЗ-537, МАЗ-537Г, КЗКТ-7428 и КЗКТ-74281 |



## 2. Сведения о конструкции

Полуприцеп имеет три оси и независимую балансирующую подвеску с направляющим устройством свечного типа и резиновым упругим элементом.

Стойки подвески имеют возможность вертикального перемещения, скользя по бронзовым

втулкам кронштейнов подвески, закрепленных на нижней полке внутренних лонжеронов рамы с помощью болтового соединения.

Упругий элемент подвески - двухступенчатый. Первая ступень рассчитана



на восприятие нагрузок от полуприцепа снаряженной массы и расположена внутри стойки подвески. Вторая ступень рассчитана на восприятие нагрузок от полуприцепа полной массы и расположена в специальном корпусе упругих элементов, закрепленном на фланце стойки с помощью болтового соединения.

На цапфах корпуса упругих элементов смонтирован балансир колес с колесными осями. Балансир колес имеет возможность поперечного качания в вертикальной плоскости, уравнивая нагрузку на шины одной подвески.

Уравнивание нагрузок между осями полуприцепа обеспечивается балансирами подвески, размещенными внутри внутренних лонжеронов рамы. Нагрузка от дороги через шины передается на балансир колес, далее на корпус

упругих элементов, и через опорно-сферический шарнир, на балансиры подвески.

От проворота в горизонтальной плоскости подвески предохранены рычажной системой, состоящей из двух рычагов, шарнирно соединенных между собой. Вторые концы рычагов на передних подвесках замкнуты соответственно на лонжерон рамы и корпус упругих элементов. Среднюю и заднюю подвески рычаги замыкают друг на друга, шарнирно соединяясь с цапфами корпусов упругих элементов. Таким способом достигается расположение колесных осей, строго перпендикулярное продольной оси полуприцепа.

Барабаны тормозных механизмов имеют беговую дорожку диаметром 380 мм. и шириной 140 мм. Сцепной шкворень полуприцепа имеет диаметр 100 мм.

**ОБОРОННОЕ КАЧЕСТВО!**

**Звоните!**

Тел/факс: (351) 724-20-10  
[info@urap.ru](mailto:info@urap.ru) [www.uralavtopritsep.ru](http://www.uralavtopritsep.ru)

**УРАЛ АВТО ПРИЦЕП**

### 3. Изменения конструкции, освоенные в производстве

Полуприцеп по заказу потребителя может дополнительно комплектоваться:

- Системой сигнализации падения давления воздуха в шинах,
- Топливными баками общей емкостью 1000 литров,

- Деревометаллическими бортами высотой 1,5 метра, укладываемыми при перевозке тяжеловесного груза в центре платформы, не мешая его размещению, или устанавливаемыми по периметру грузовой платформы.



**VI. Прицеп-тяжеловоз ЧМЗАП-839910 по спецификации 011 (базовая модель)**



# 1. Эксплуатационные характеристики

● Грузоподъемность прицепа	58,22 тонны.
● Размеры грузовой платформы:	
● Длина	6,0 м
● Ширина	3,15 м.
● Высота платформы груженого прицепа	1170 мм.
● Нагрузка на дорогу через шины каждой оси	18,0 тонн.
● Угол въезда по трапам	18°
● Тип ошиновки	односкатный
● Устанавливаемые шины	широкопрофильные 1025x420-457
● Устанавливаемые колеса	бездисковые 330-462
● Число запасных колес	1
● Максимальная скорость движения:	
- по дорогам 1, 2 категорий	70 км/час
- по дорогам 3, 4 категорий	60 км/час
- по дорогам 5 категории	50 км/час
● Основными тягачами прицепа являются	балластные тягачи КЗКТ-537Л и КЗКТ-74282

# 2. Сведения о конструкции

Прицеп имеет четыре оси и состоит из двух частей.  
Передняя часть - это подкатная тележка, применяемая для прицепа ЧМЗАП-839810 по спецификации 013.

# 3. Изменения конструкции, освоенные в производстве

- соответствие стандартам Министерства обороны
- система сигнализации падения давления воздуха в шинах

**Индивидуальные решения  
для специальных транспортных задач!**

*Звоните!*



Тел/факс: (351) 724-20-10  
info@urap.ru www.uralavtopritsep.ru

**УРАЛ АВТОПРИСЕП**



## VII. Отзывы потребителей

*"...и это не удивительно, т.к. Вы уже не один раз доказали, что рамы ваших прицепов самые прочные и долговечные"*

ООО "ГИРД", г. Миасс.  
Исполнительный директор  
Пузырев Г.М.

*"Разнообразие Ваших предложений и высокое качество Вашей прицепной техники известно в нашем регионе..."*

ПЦ "Сибтехмаш", г. Иркутск.  
Генеральный директор  
Дубровин К.М.

*"Ваша прицепная техника лучше всего приспособлена для суровых условий эксплуатации Тюменской области..."*

ОАО "Пурнефтегазгеология", г. Пурпе.  
Главный инженер  
Рекин А.С.

*"Я не могу найти нужного транспортного средства для перевозки своей дорожно-строительной техники. Надежда только на Ваше предприятие, т.к. только Вы с удовольствием исполняете нестандартные заказы"*

ПКП "Регитон" г. Москва.  
Зам. генерального директора по маркетингу  
Будрайтских Б.М.

*"Мои механики восхищаются выносливостью Ваших рессор. Не помогли бы нам установить Ваши рессоры на прицепы других производителей, имеющиеся в нашем автомобильном парке?"*

ОАО "Нижневартовскнефтегаз"  
Управление технологического транспорта,  
г. Нижневартовск.  
Зам. директора по эксплуатации  
Кожевников А.Н.

*Использование прицепной техники производства ОАО "Уралавтоприцеп" позволяет успешно решать задачи по строительству дорожной сети*

ПО "Татнефть", г. Бугульма  
Бугульминское управление автомобильных дорог  
Зам. начальника управления  
Горбачев Н. Г.

## VIII. Часто задаваемые вопросы.

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

*Ответ: 300x508 можно, 320x508 нет.*

Можно ли на полуприцеп ЧМЗАП-93853 установить односкатную ошиновку?

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

Как заменить внутреннюю шину 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*

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.*

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.*

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-Д с длиной платформы 11 метров при стандартной длине 7,48 метра.*



# Уважаемые господа!

ОАО "Уралавтоприцеп" предлагает вам программу долгосрочного сотрудничества, нацеленную на полное удовлетворение Ваших потребностей в любых видах прицепной техники.



- Лучшая конструкторская школа в России предложит Вам доработки конструкции по индивидуальным требованиям.
- Также мы готовы оказать поддержку в организации ремонтной базы для нашей техники.
- Приглашаем к сотрудничеству торговых агентов.



Более подробную информацию о продукции предприятия Вы можете получить на сайте [www.uralavtopitsep.ru](http://www.uralavtopitsep.ru)

**УРАЛАВТОПРИЦЕП**



# НАДЕЖНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ. ВЕЗДЕ И НАДОЛГО.



*Реконструкция завода 1957 г.*

## Специальная прицепная техника для специальных транспортных задач

- Уникальный опыт специальных разработок
- Качество проверенное временем
- Специальные доработки по Вашему требованию
- Самые жесткие условия эксплуатации
- Необходимый запас прочности



ОАО "Уралавтоприצע" Россия, 454038,  
г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5  
Тел/факс: (351) 724-20-10

# УРАЛАВТОПРИЦЕП