

ЧЕЛЯБИНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРИЦЕПОВ

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ 22



**РАВАВТОПРИЦЕП**

# ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА

РЫНОК **ОБОРОННЫЙ ЗАКАЗ** ТОВАР ЛИЦОМ **НОВОСТИ РОССИИ** ТЕХНОЛОГИЯ **ЛИЗИНГ** ДОСТАВКА



Генеральный директор  
Филатов Валерий Иванович



## Уважаемые читатели корпоративного журнала «Прицепная техника», коллеги!

Вы держите в руках очередной номер нашего издания.

Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов ОАО «Уралавтоприцеп», по общему мнению, является сегодня одним из законодателей мод на рынке специальной автотехники. И мы рассчитываем с помощью этого журнала довести до наших клиентов, как нынешних, так и потенциальных, с которыми непременно будем работать в будущем, исчерпывающую информацию о продукции предприятия, о новациях, которые мы используем или намерены применить в ближайшее время. Мы хотим рассказать о людях, которые создают уникальное оборудование, от первых чертежных набросков, до реального воплощения в металле. Работники ЧМЗАП, управленцы, инженеры, рабочие трудятся в интересах наших заказчиков, потребителей и всегда готовы выполнить их заявки и пожелания, которые диктует реальная производственная деятельность и рыночная конъюнктура.

На страницах журнала читайте о том, как заводчане работают не только над расширением модельного ряда, но и над улучшением качества серийных моделей, о внедрении передовых технологий на уровне лучших западных аналогов, а в ряде случаев и превосходящих эти аналоги.

Тематика нынешнего номера «Прицепной техники», как всегда, разнообразна и призвана удовлетворить потребность в информации не только по чисто производственно-технологическим аспектам, связанным с выпуском продук-

ции ЧМЗАП. Мы посчитали целесообразным осветить также целый ряд других интересующих клиентов тем. В частности, ответим на вопросы, связанные с эксплуатацией, ремонтом и сервисным обслуживанием прицепной техники.

В журнале подробные материалы об одном из направлений производственной деятельности ЧМЗАП в интересах укрепления обороноспособности страны. Впервые для наших читателей, мы раскроем некоторые «фирменные» секреты. И такая открытость неслучайна. Именно в максимальной доверительности и открытости производителя и потребителя секрет общего успеха.

Думается, для читателей «Прицепной техники» небезынтересной станет информация о доставке заказов потребителям, как железнодорожным транспортом, так и собственными тягачами предприятия. По многочисленным просьбам публикуется контактная информация о лизинговых компаниях, с которыми работает ОАО «Уралавтоприцеп», а также много других важных и полезных сведений.

Хочу выразить уверенность в нашем с Вами дальнейшем и плодотворном сотрудничестве. В сотрудничестве, которое проверено годами, проверено временем. Успехов в Вашей работе!

С уважением,  
Генеральный директор В.И. Филатов.

**Желаю удачи вам и процветания вашему делу!**





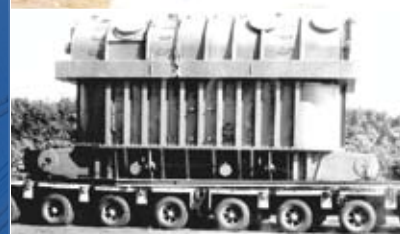
## Звездные и морские вахты челябинских тяжеловозов



Челябинский машиностроительный завод автоприцепов с самых первых дней своего существования, с военного 1943 года, уникален буквально во всем. И это не просто красивые слова. Сегодня предприятие, по практически единодушному мнению, не только крупнейший российский производитель тяжеловозных прицепов, но и единственный производитель транспортных средств модульной конструкции особо большой грузоподъемности на всем постсоветском пространстве.

А все начиналось в середине 60-х годов прошлого столетия. Именно тогда специалисты завода, как говорится, с нуля, разработали поистине уникальный прицеп модульной конструкции грузоподъемностью 300 тонн. Позднее, в 1974 году, на существующей конструкторской базе, на основе собственных оригинальных разработок на предприятии был выпущен прицеп ЧМЗАП-8988 грузоподъемностью 200 тонн. А в 1979 году с конвейера сошел первый 300-тонник. Он состоял из двух шестиосных прицепов-модулей, которые впоследствии использовались для перевозки, например, трансформаторов строящейся Колымской ГЭС, большого научно-исследовательского корабля на озеро Иссык-Куль, для транспортировки прокатных металлургических станков на металлургический завод в город Жданов.

В самом начале перестройки, в 1985 году, на ЧМЗАП поступил ответственный государственный заказ на изготовление прицепной техники







для перевозки космического корабля много-разового использования «Буран». При выполнении этого важного задания Родины впервые в СССР была разработана и практически применена подруливающая подвеска прицепа, управляемая оператором с дистанционного пульта. В кратчайшие сроки заказ был выполнен, и машина, изготовленная в Челябинске, нашла себе постоянное место в «космической гавани» страны на космодроме Байконур и стала основным технологическим транспортом для перевозки звездной техники. В 1988 году, преимущественно также с космическим прицепом, конструкторское бюро завода уже начало разработку супермодуля грузоподъемностью 1300 тонн.



К началу 90-х годов минувшего века предприятие уже обладало конструкторской базой и производственными возможностями для выпуска автотранспортных средств-тяжеловозов грузоподъемностью от 15 до 1000 тонн. Тогда же по заказам Минатома и Минэнерго в серию пошли модули ЧМЗАП-8388 и ЧМЗАП-83881, предназначенные для комплектации автопоездов на 300 и 600 тонн. Например, модули 8388 использовались для перевозки атомных реакторов и других суперответственных транспортировок.

Осенью 2004 года из Казахстана поступил заказ на изготовление транспортного средства для перевозки корабля массой 200 тонн, с последующим спуском в акваторию реки Урал. А уже в следующем году с конвейера сошли три трехосных прицепных модуля ЧМЗАП-703000, которые блестяще справились с поставленной задачей. Кстати, вско-

ре тяжеловозы этой же модели заказал Военно-Морской флот России.

На заводе выпускается модуль ЧМЗАП-706000 и в тропическом исполнении, например, для индийского заказчика. Техника производства ЧМЗАП рассчитана на эксплуатацию при температуре воздуха от минус 45 до плюс 45 градусов при влажности воздуха до 75 процентов и безгаражном хранении. А особенностью индийского заказа стало сохранение заявленных заводом технических характеристик и эксплуатационных свойств при влажности и температуре значительно выше 75 процентов и температуре больше 45 градусов.

И это не единственный зарубежный заказ, выполненный и выполняемый предприятием. В разное время ЧМЗАП уже изготавливал продукцию для клиентов из Ирана, Сирии, Турции, Чехии, Германии, Польши, Кубы, Египта и других стран.

Но за выполнением «экзотических» заказов на предприятии не забывают о главном приоритете производственной деятельности, об обеспечении необходимой техникой отечественных заказчиков. Так, например, сейчас завод занят выполнением крупного и ответственного заказа по изготовлению прицепа-модуля 703000-010. Эти тяжеловозы будут заняты перевозкой больших электрических трансформаторов для филиала компании ОАО «Тюменьэнерго».







**ОБОРОННЫЙ ЗАКАЗ**



**Оборонный заказ  
увеличивается ежегодно**

На сегодняшний день ОАО «Уралавтоприцеп», по мнению ответственных чинов Министерства обороны России, единственный из отечественных производителей, чьи тяжеловозные прицепы максимально соответствуют требованиям военного ведомства по транспортировке гусеничной техники массой до 65 тонн. Это неудивительно – еще с 1956 года заводское производство проектировалось именно под военные заказы. А уже к середине 60-х годов прошлого столетия ЧМЗАП вышел на лидирующие позиции по выпуску тяжеловозных прицепов. Постоянное представительство минобороны действует на заводе без малого полвека. В былые времена доля оборонных поставок государству доходила до 40 процентов от общих объемов производства.

Даже в сложные 90-е годы прошлого века, когда военные закупки в стране практически прекратились, опытно-конструкторские работы в интересах обороны на заводе не прекращались. И технические решения челябинских конструкторов того периода были по достоинству оценены даже в промышленно развитых странах. Например, в 1996 году с производственных площадок предприя-



тия сошел полуприцеп для перевозки мощных танков, изготовленный по заказу военного департамента Соединенных Штатов Америки. Вполне закономерно, что в 2000-м году, когда в России начала действовать федеральная программа технического перевооружения и модернизации армии, ОАО «Уралавтоприцеп», в отличие от многих отечественных заводов, оказался готов к немедленному раз-



мещению госзаказа, и смог, как и прежде, качественно его выполнять. Сегодня предприятие вернулось на позиции основного российского производителя военно-прицепной техники и стало единственным поставщиком тяжеловозного оборудования для Министерства обороны России. И в первую очередь, за счет универсальности и широкого модельного ряда поставляемой им продукции. Ныне на ЧМЗАП выпускают более 30 наименований и модификаций прицепной техники



для нужд армии. Причем самого многоцелевого назначения – здесь собирают как специальные полуприцепы для транспортировки тяжелых танков, так и прицепы-шасси, на которых без труда можно смонтировать, например, контейнер-кухню или спальню.

Соответственно, объемы государственного заказа увеличиваются ежегодно. Так, в 2005-м году он составил порядка 40 единиц техники. В 2006-м году это количество возросло уже до 180 автомобильных и 25 специализированных тяжеловозных прицепов и полуприцепов. Еще около 200 прицепных шасси ОАО «Уралавтоприцеп» отгрузило на шесть заводов-смежников для дальнейшей комплектации. Часть этой продукции была экспортирована через «Рособоронэкспорт» в другие страны.

Только за последние годы объем закупок продукции ЧМЗАП Министерством обороны увеличился практически вдвое. В модельном ряде для нужд обороны практически каждый год появляются новинки.

Гарантия на каждую единицу техники, поставляемую в рамках оборонного заказа, составляет от пяти до десяти лет. Но, как правило, нареканий от военных не поступает.

## Спецтехника помогает строить дороги



специалисты и рабочие Челябинского машиностроительного завода автоприцепов. И уже в 1997 году первые образцы новой спецтехники, потребной дорожникам, вышли за ворота предприятия. Буквально в считанные дни было продано более десятка экспериментальных полуприцепов.

В состав семейства входят полуприцепы одноосные, двухосные, трехосные; трехосные с раздвижной платформой, многоосные с управляемыми осями. Полуприцепы рассчитаны на эксплуатацию по дорогам I, II, III технических категорий

Отличительными особенностями конструкции прицепного состава этого семейства являются: пониженная высота грузовой платформы, достигаемая за счет применения шин малого диаметра. Шины закупаются по импорту, поскольку российские заводы шин такого диаметра в сочетании с требуемой грузоподъемностью не выпускают. Угол наклона въездных трапов определяется требованиями заказчика.

Масштабы дорожного строительства в России растут год от года. А возрастающие объемы требуют от работников этой отрасли экономики новых, современных подходов. И при решении сегодняшних задач без современной дорожной техники никак не обойтись. В последние годы на строительстве автомагистралей резко увеличилось количество импортной техники, которая, кроме высокой производительности, отличается и крупными габаритами, прежде неведомыми дорожникам. В середине 90-х годов прошлого столетия сам собой встал вопрос о надежной транспортировке этой техники к местам производства работ. Но соответствующего прицепного состава фактически тогда не существовало и приобрести нужные полуприцепы у отечественных производителей было просто-напросто невозможно. Нечего было приобретать. Решить проблему взялись





ТОВАР ЛИЦОМ



Одной из самых интересных разработок этого семейства стал полуприцеп ЧМЗАП-9906.400000.042-02, предназначенный для перевозки колесной и гусеничной техники, а также нестандартных грузов собственной массой до 38 тонн.

ЧМЗАП-9906.400000.042-02

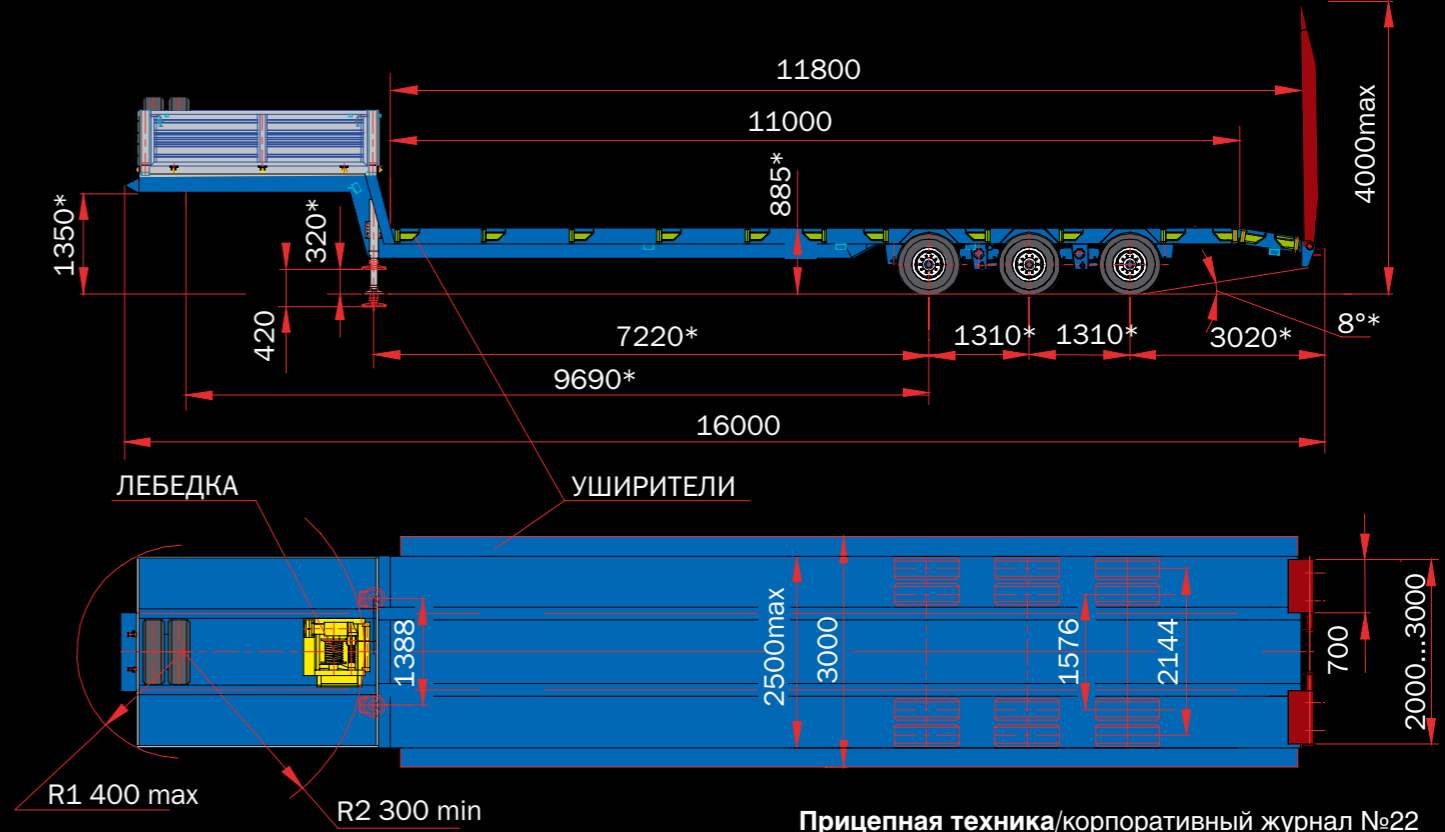
Применяются различные механизмы для подъема-опускания трапов.

Грузоподъемность зависит от числа колесных осей. Одноосные полуприцепы имеют грузоподъемность от 9 до 14 тонн, двухосные – от 20,5 до 26,2 тонны, трехосные – от 35 до 39 тонн, трехосные раздвижные – 33...34 тонны, многоосные с управляемыми – осями от 55 до 70 тонн.

Одной из самых интересных разработок этого семейства стал полуприцеп ЧМЗАП-9906.400000.042-02, предназначенный для перевозки колесной и гусеничной техники, а также нестандартных грузов собственной массой до 38 тонн. Снаряженная масса полуприцепа составляет 11,5 тонн. Модель снабжена механическими трапами, оборудованными пружинными помощниками подъема и опускания, для въезда на платформу. По заказу может быть установлена гидравлическая лебедка, расположенная в гусачной части.

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

Гусачная часть рамы, оборудованная бортовой грузовой площадкой, рассчитана на сцепку с седельным тягачом допускающим нагрузку на седло не менее 17 тонн и колесной формулой 6x4 или 6x6, при 31-тонной нагрузке на дорожное пок-





Полуприцеп-тяжеловоз с пониженной высотой грузовой платформы модели ЧМЗАП-9906.400000.052MT2 во многом имеет сходные характеристики с моделью ЧМЗАП-9906.400000.042-02.



ЧМЗАП-9906.400000.052-MT2

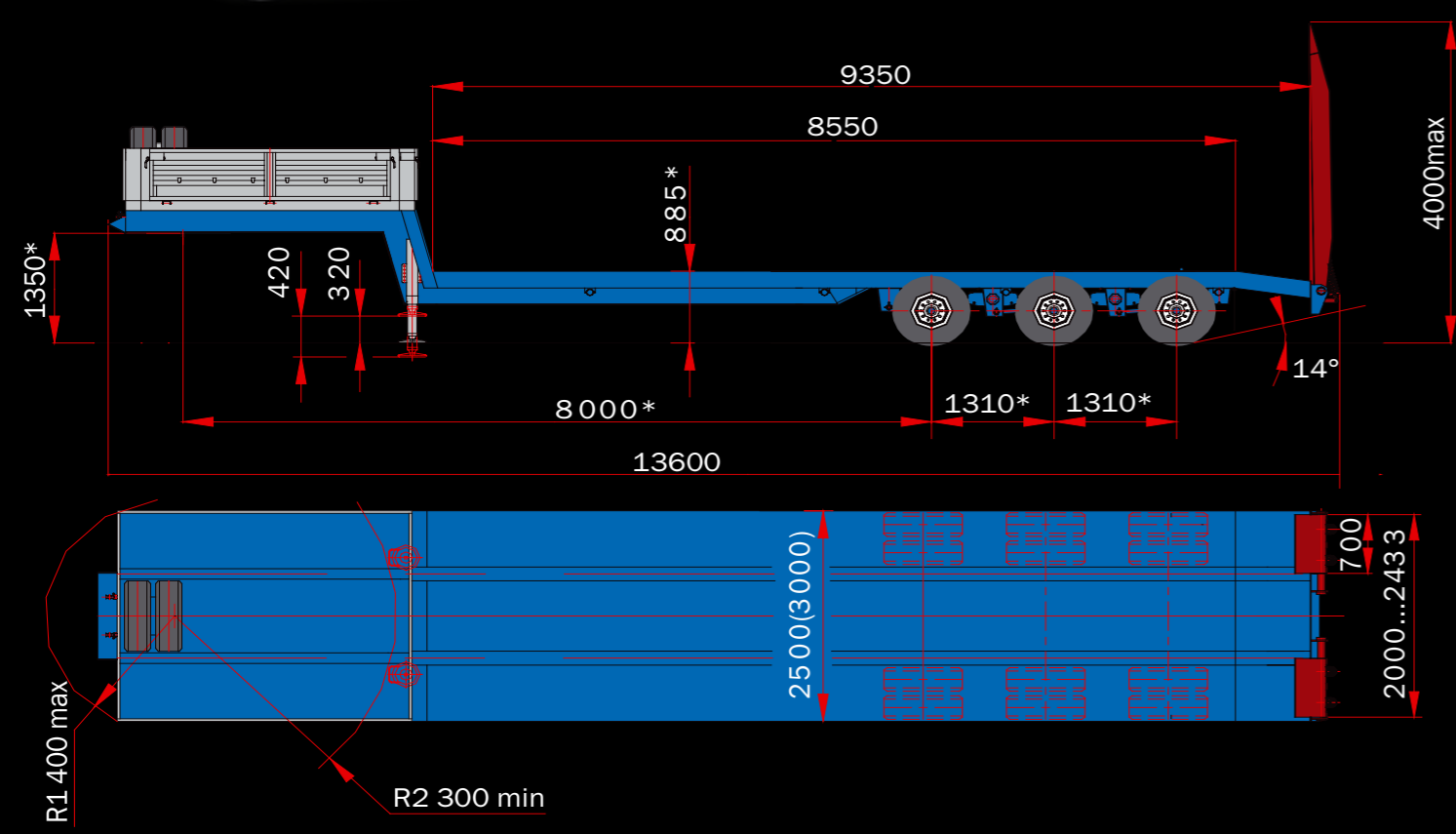
крытие через шины. Диаметр сцепного шкворня 2 дюйма (50,8 миллиметра). Возможна установка шкворня 3,5 дюйма (89 миллиметров). Полуприцеп рассчитан на эксплуатацию по дорогам I-III технических категорий при температуре от -45 до +45 градусов и относительной влажности воздуха до 75 процентов при +15 градусах. Максимальная скорость движения 70 км/ч. Конструкция полуприцепов рассчитана на безгаражное хранение.

Уже нашел своего потребителя полуприцеп-тяжеловоз с пониженной

высотой грузовой платформы модели ЧМЗАП-9906.400000.052MT2. Он во многом имеет сходные характеристики с моделью, только что описанной выше. Полуприцеп создан в расчете на перевозки колесной и гусеничной техники и нестандартных грузов весом до 38 тонн. Снаряженная масса полуприцепа составляет 10 тонн.

Основными потребителями описанного модельного ряда прицепной техники с самого начала стали дорожно-строительные организации крупных городов. Например, «Свердловскавтодор» и «Новосибирскавтодор». Очень скоро к числу потребителей новой продукции примкнули профильные организации Санкт-Петербурга, Тобольска, Волгоградской области, Республики Казахстан и многие другие. Не оставили без внимания нашу технику и профессиональные перевозчики крупногабарит.

С легкой руки дорожных строителей прицепной техникой этого семейства заинтересовался весь строительный комплекс России. Поэтому строительные компании вышли на первое место среди основных потребителей продукции ЧМЗАП.







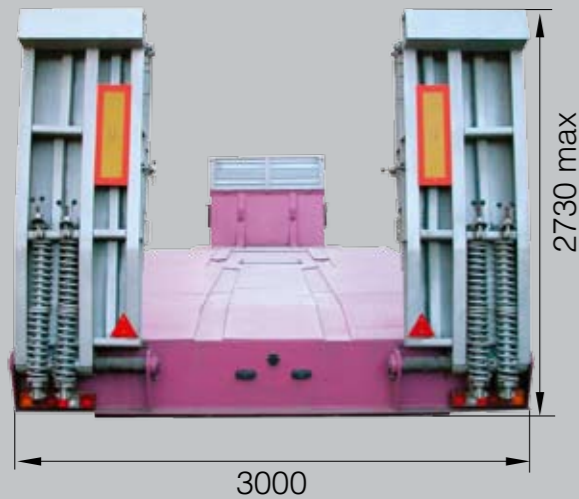
## СТАНДАРТЫ:

ГОСТ 12017-81 или ГОСТ Р 41.55-99 – для сцепного шкворня;  
 ГОСТ 12105-74 – для седельного устройства тягача;  
 ГОСТ 9200 или ОСТ 37.001.441 – для выводов электросоединений;  
 ГОСТ 4364-81 – для выводов пневмопривода тормозной системы;  
 СНиП 2.05.02-85 – для дорожного покрытия.

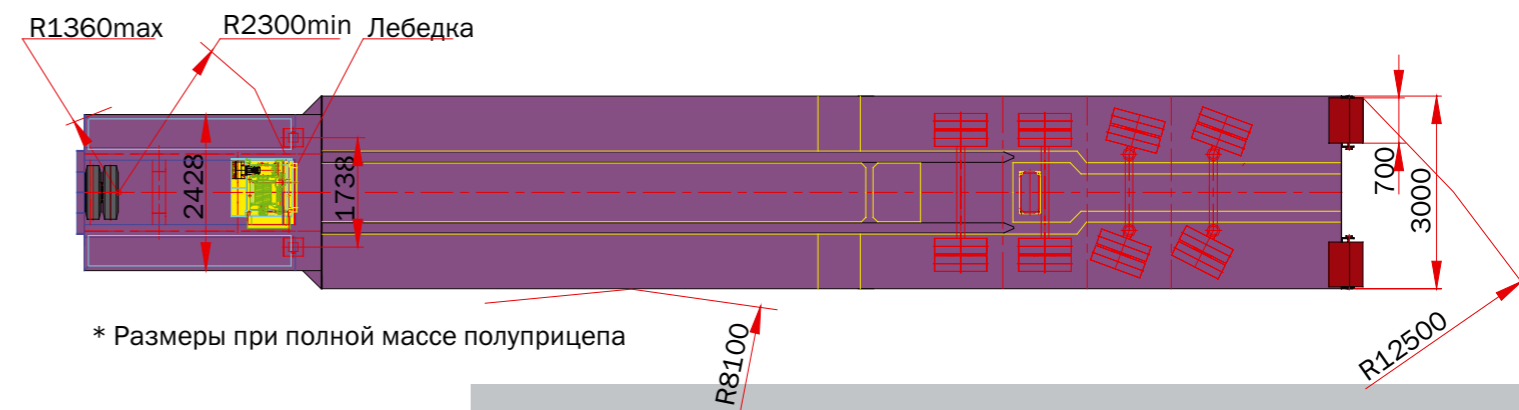
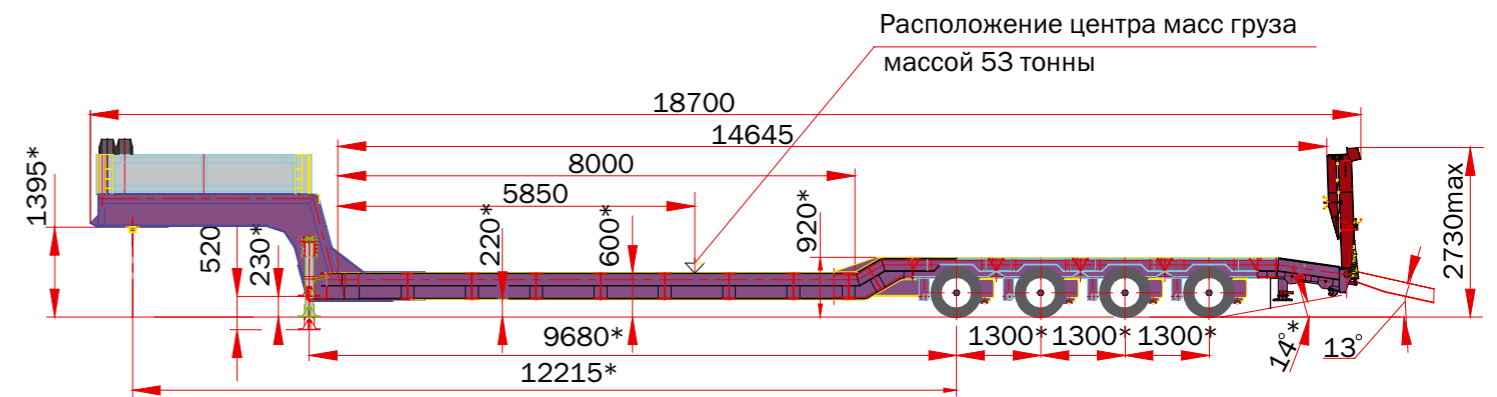
# ЧМЗАП 99903-0000015

Полуприцеп-тяжеловоз с пониженной высотой грузовой платформы модели ЧМЗАП 99903-0000015 предназначен для грузов, габариты которых при размещении на транспортном средстве значительно превышают нормативные требования по высоте. Грузоподъемность 53 тонны. Полуприцеп имеет, собственно, две грузовые платформы – низкорамную высотой 600 миллиметров и платформу над колесами – 920 миллиметров. На полуприцепе установлены двухсекционные въездные трапы шириной 700 миллиметров. Угол въезда по ним – 13 градусов.

Трапы легко откидываются в рабочее состояние и складываются в транспортное одним человеком благодаря наличию пружинного механизма. Гусачная часть платформы имеет бортовую площадку, на которой установлены два запасных колеса и гидравлическая лебедка с тяговым усилием 6,08 тонны. Длина троса – 27 метров. Полуприцепы ЧМЗАП-99903-0000015 могут буксироваться седельными тягачами VOLVO FM12, MAZ-MAN 642268, TATRA 815-24EN34.



Наименование	ЧМЗАП 99903-0000015
Масса, перевозимого груза, кг	53 000
Снаряженная масса, кг	70 500
Нагрузка на седельное устройство, кг	25 000
Нагрузка на дорогу через шины, кг	45 500
Шины	235/75R1 7,5 141 J
Количество колес, шт.	16+2
Дорожный просвет	220
Угол въезда по трапам, град.	13
Максимальная скорость движения, км/ч	
снаряженного полуприцепа	70
полуприцепа полной массы	40
Рекомендуемый тягач	6x6
Дополнительное оборудование	лебедка







## Хоть низок рост, зато груз велик

Сравнительно недавно модельный ряд продукции ОАО «Уралавтоприцеп» дополнился еще одним представителем семейства полуприцепов-тяжеловозов с пониженной высотой грузовой платформы – низкокорамным ЧМЗАП-99903-0000015 грузоподъемностью 53 тонны, таким же выносливым и не требующим больших расходов на эксплуатацию, как и весь модельный ряд завода.

Выпуск этой модели был вызван тем, что основные потребители нашей продукции – строители, энергетики, нефтяники, военные все чаще начали сталкиваться с необходимостью перевозить грузы, габариты которых при размещении на транспортном средстве значительно превышают нормативные требования по высоте. Тут уж огромное значение имеет каждый сэкономленный миллиметр. Конструкторы ЧМЗАП, как говорится, прониклись проблемой потребителей и создали полуприцеп, грузовая платформа которого располагается на минимально возможном расстоянии от дорожного полотна. Но при этом обеспечивая достаточный, 220 миллиметров, просвет между нижней точкой платформы и дорогой, что вполне укладывается в существующие стандарты.

В чем же главные особенности этой «низкорослой» платформы? Полуприцеп имеет, собственно, две грузовые платформы: низкокорамную высотой 600 миллиметров и платформу над колесами – 920 миллиметров. И та, и другая приспособлены для размещения и крепления на них груза; ширина обеих – три метра.

Наши конструкторы отказались от традиционной схемы, когда при стандартной ширине в 2,5 метра платформа снабжается уширителями до трех. Бессмысленно бороться за нормативный габарит по ширине, если по длине он нарушен больше чем на три метра – ведь для автопоезда он составляет минимально 23 метра. Кроме того, ширина грузов массой около 55 тонн и без того нередко превышает положенные два с половиной мет-

ра. Очевидно, потребителю, а мы внимательно прорабатывали все пожелания потенциальных покупателей, гораздо удобнее работать с надежной и долговечной цельной платформой, чем с уширителями.

Низкорамная часть этой грузовой платформы выполнена с обратным прогибом и ее высота в точке расположения центра тяжести груза номинальной массы на 50 миллиметров больше, чем по краям. Платформа же над колесами выполнена с некоторым уклоном назад. В результате дорожный просвет под низкокорамной платформой после деформации платформы от воздействия груза становится одинаковым по всей длине.

Ходовая часть платформы состоит из четырех колесных осей. Две передних неуправляемы, две задних – самоустанавливающиеся. Поэтому при движении автопоезда по кривой колеса поворачиваются на нужный угол. Поворот колес может блокироваться специальным устройством. Это необходимо, например, при сдаче по прямой назад. Блокировка включается или автоматически, или принудительно с помощью тумблера из кабины. Пневматическая подвеска и колесные оси, которыми оснащается модель, – произведены немецкой фирмы BPW.

Гусачная часть платформы имеет бортовую площадку, на которой установлены два запасных колеса и гидравлическая лебедка с тяговым усилием 6,08 тонны. Длина троса – 27 метров. На площадке могут быть размещены различные принадлежности водителя тягача. На полуприцепе установлены двухсекционные въездные трапы шириной 700 миллиметров. Угол въезда по ним – 13 градусов. Трапы легко откидываются в рабочее состояние и складываются в транспортное одним человеком благодаря наличию пружинного механизма.

Полуприцепы ЧМЗАП-99903-0000015 могут буксироваться седельными тягачами VOLVO, MAZ, TATRA и некоторыми другими.



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 подж.тел., 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](http://WWW.CMZAP.RU)





## Строительная техника и технологии 2008

### Показали себя лучшим образом

Недавно наш завод участвовал в Девятой московской международной выставке «Строительная техника и технологии». На этот раз руководство предприятия приняло решение продемонстрировать в столице пятисосновый полуприцеп ЧМЗАП 99904-010ГТ и трехосный модуль 703000-010. Эти образцы продукции предприятия вызвали повышенный интерес у потенциальных покупателей.

«Строительная техника и технологии» – одна из крупнейших в Восточной Европе профильных экспозиций. Участвовать в ней престижно, ведь ее посещают все поставщики дорожно-строительной техники, работающие на пространстве СНГ. Выставочные образцы ЧМЗАП выглядели достойно и привлекательно. Поэтому неслучайно и итоги выставки стали обнадеживающими для челябинцев. Многие потенциальные клиенты предметно заинтересовались продукцией ЧМЗАП.

Но сбыт продукции – это не единственная цель, которую преследовала работавшая на выставке делегация представителей предприятия. Самым внимательным образом изучались выставочные образцы других производителей прицепной техники, челябинцы пытались проанализировать тенденции развития аналогичных машиностроительных заводов. Был собран богатый информационный материал, который был обобщен и осмыслен.

Впервые в истории своего участия на этой выставке завод использовал для демонстрации собственный стенд, который был изготовлен в Москве по макетам предприятия. Также впервые посетителям был показан



презентационный фильм о Челябинском машиностроительном заводе автомобильных прицепов и номенклатуре выпускаемой продукции.

Большой интерес, который был проявлен к выпускаемой заводом продукции, еще раз говорит о том, что ЧМЗАП на рынке занимает свое достойное место. Не за горами Десятая московская международная выставка «Строительная техника и технологии», которая будет проходить в 2009 году. И Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов, конечно же, примет в ней самое активное участие.





## Слагаемые качества, слагаемые успеха

Высококачественная техника рождается благодаря многим составляющим. И одним из главных условий является использование современных, передовых технологий. Сегодня мы познакомим наших читателей лишь с некоторыми особенностями технологий, внедренными в последнее время. Они позволяют получить достаточное представление об общем качественном и технологическом уровне производимой Челябинским машиностроительным заводом автомобильных прицепов.

Вот уже несколько лет при изготовлении полуприцепов, грузо-

подъемностью от 25 до 63 тонн, в основном по заказам оборонного ведомства, устанавливается система контроля давления в шинах IVTM. На колесах монтируются специальные датчики, которые посылают сигналы на блок. Блок устанавливается на раме прицепной техники. Информация передается по кабелю на дисплей, который установлен в кабине водителя или на прицепной технике. Контроль ведется за каждым колесом. Эта оригинальная и супернадёжная система производится фирмой Wabco.

**WABCO**  
SAFETY DRIVES US



Прицепная техника/корпоративный журнал №22

## ТЕХНОЛОГИИ



Не зря в народе говорят, что по одежке встречают. Но это о человеке. Технику, если можно так выразиться, тоже встречают по одежке. То есть первое впечатление складывается от того, как «одет» автоприцеп. Заказчики вольно или невольно первое внимание обращают именно на окраску модели.

Совсем недавно завод приобрел ультрасовременную окрасочно-сушильную камеру «Petek». При сравнительно небольших размерах, 6x6x21

метра выпускаемой предприятием продукции в любую гамму цветов. Возможна окраска даже самых длинных 18-метровых прицепов.

Камера работает в двух режимах – в режиме окраски и режиме сушки. Она имеет четыре газогенератора, потребляющих природный газ и оснащена процессором для автоматического поддержания температуры. По сравнению с действовавшей прежде окрасочной камерой, новинка имеет ряд преимуществ. Сушка после покраски теперь занимает от 20 до 40

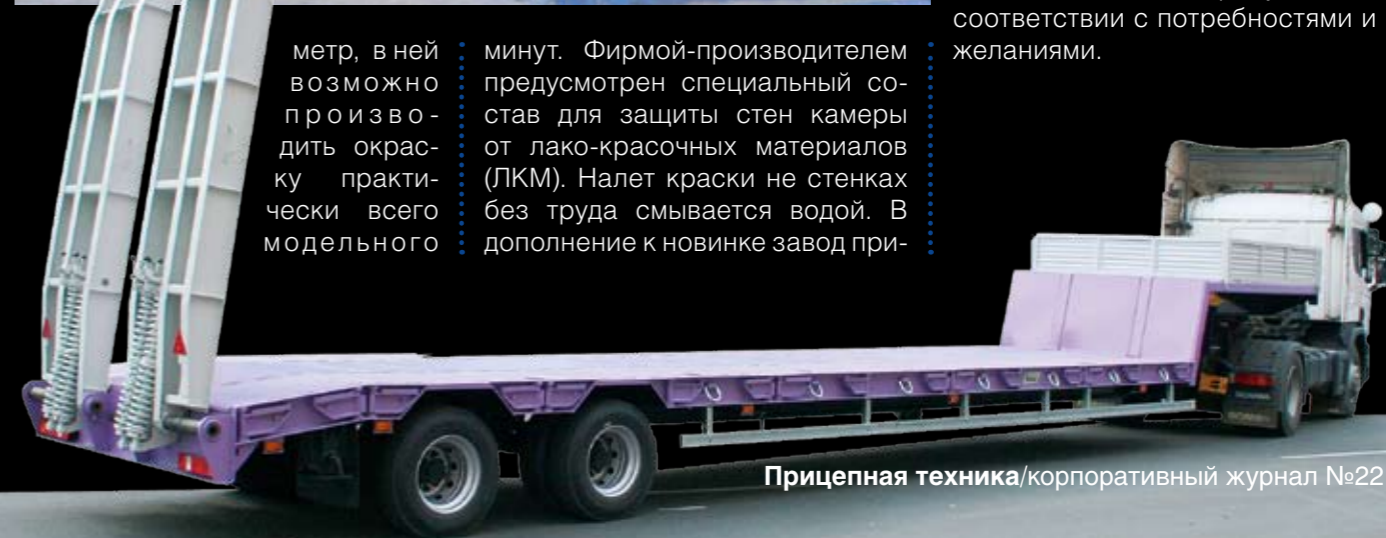
оберл два агрегата безвоздушного распыления и, конечно же, налажены постоянные поставки специальных ЛКМ, использование которых признано наиболее эффективным.

Но это еще не все «окрасочные» новшества. Теперь при изготовлении всех изделий завод начал использовать полиуретановую краску американской фирмы «PPG». Материалы этого поставщика в рекомендациях не нуждаются, они проверены временем на конвейерах ведущих мировых производителей прицепной и легкой автотехники. Применение новых технологий и покрытий существенно улучшило внешний вид выпускаемой продукции, и, самое главное, обеспечило надежную защиту от коррозии. Толщина слоя краски на изделиях увеличилась почти на треть, но, самое интересное, ее расход уменьшился практически вдвое. И еще. Если раньше для сушки требовались сутки, а иногда и двое, то теперь не более одного часа. Технологии XXI века прочно утвердились в производственном процессе. Специалисты завода работают с несколькими цветовыми гаммами, и потребители уже могут заказывать цвет продукции в соответствии с потребностями и желаниями.



метр, в ней возможно произвести окраску практически всего модельного

минут. Фирмой-производителем предусмотрен специальный состав для защиты стен камеры от лако-красочных материалов (ЛКМ). Налет краски на стенках без труда смывается водой. В дополнение к новинке завод при-



Прицепная техника/корпоративный журнал №22





**KEMPPI**

# DENER

С прошлого года на предприятии используется купленный в Турции кромкогиб, оригинальное специализированное оборудование для изготовления деталей различных профилей различной толщины. Новинка намного сокращает время, затрачиваемое

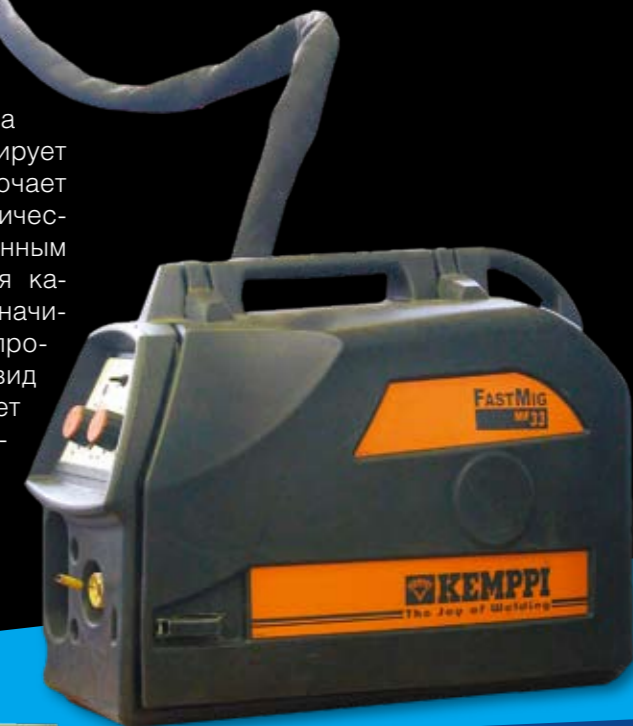
на изготовление деталей, да и точность достигается исключительная. За счет того, что кромкогиб управляется при помощи числового программного обеспечения. Казалось бы, сортовой профиль – швеллеры, уголки и

прочее – это не самое главное, что обеспечивает конечное качество продукции. Но это далеко не так. В современном производстве мелочей не бывает.



Качественная и надежная окраска для красоты и, что там говорить, для долговечности спецтехники – это лишь половина дела. Коллектив завода автомобильных прицепов делает все для того, чтобы спецтехника выполняла не только свои чисто утилитарные функции. Она должна быть надежной, долговечной, удобной и, конечно, эстетически привлекательной. В рамках этой принципиальной технической политики завод приобрел финское оборудование

KEMPPI для улучшения видовых сварочных швов. Новация автоматизировала процесс сварки, контролирует его, что практически исключает дефекты. Такой шов практически неразличим невооруженным глазом. Помимо улучшения качества, новые технологии значительно улучшили дизайн продукции. Теперь внешний вид прицепа ничуть не уступает лучшим зарубежным аналогам, а в ряде случаев и превосходит их.







# Агат

**А** вот плазменная автоматизированная машина, с помощью которой из листового профиля вырезается необходимый контур деталей практически любой конфигурации, произведена в Санкт-Петербурге. Используемое в ее работе числовое программное обеспечение дает большую экономию первичного материала, увеличивает скорость изготовления и, самое главное, выдает точные контуры заданных деталей. На заводе в настоящее время используется не одна, а несколько машин плазменной резки «Агат». У каждой свои функции, свои задачи. А все вместе они призваны обеспечивать непрерывность и стабильность производственного процесса.



**Е**сли уж говорить об эффективности производственно-технологического процесса, нельзя не рассказать о чешских ленточных пилах «Pegas-Gonda». Они используются для раскроя балок, швеллеров, труб различного размера, необходимых при производстве лонжеронов и гусачных частей спецтехники. Последняя такая пила начала использоваться на предприятии

в 2007 году. Это уже третий аналогичный станок, приобретенный за последнее время. С внедрением данного оборудования при изготовлении деталей из профильного проката аннулированы за ненадобностью операции разметки, ручной газовой резки и фрезерования. Сокращена численность обслуживающего персонала, улучшились условия, увеличилась производительность труда.



## В интересах потребителя

По многочисленным просьбам читателей нашего журнала, всех, кто интересуется продукцией Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов, мы публикуем полный список лизинговых компаний, с которыми работает наш завод, их адреса и телефоны. Мы абсолютно уверены в том, что, связавшись с территориально удобной вам лизинговой компанией, вы обязательно найдете взаимоприемлемый, выгодный вариант приобретения нашей продукции.

**ОАО «Главлизинг»**  
**Контактная информация:**  
 Центральный офис  
 115093, г. Москва, ул. Павловская, д. 7,  
 тел./факс: + 7 (495) 783-83-82  
 e-mail: mail@glavleasing.ru  
 www.glavleasing.ru

**ООО «Региональная компания НОМОС-Лизинг»**  
 Головной офис:  
 190103, г. Санкт-Петербург,  
 10-я Красноармейская ул., д. 22,  
 тел./факс: + 7 (812) 325-90-80  
 www.baltlease.ru

**ЗАО Лизинговая компания «Свое дело»**  
 454091, Челябинская область, г. Челябинск,  
 ул. Свободы, д.32, оф. 404,  
 тел.: + 7 (351) 268-05-19, 268-05-21,  
 e-mail: svoe-delo@mail.ru

**Группа компаний «Ураллизинг»**  
 Центральный офис:  
 620026, г. Екатеринбург,  
 ул. Белинского 83, оф. 310-316,  
 тел.: + 7 (343) 216-16-95 (многоканальный),  
 факс: + 7 (343) 264-87-79(94),  
 e-mail: urall@urall.ru





## И для себя, и для заказчиков

Автотранспортную составляющую для обеспечения нормальной жизнедеятельности Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов, пожалуй, переоценить трудно. Автомобили широко используются в технологическом процессе основного и вспомогательного производств. Они всегда использовались и используются для доставки материалов и своевременного обеспечения подразделений предприятия всем необходимым.

В последние годы на ЧМ-ЗАП в числе приоритетов технического перевооружения встал вопрос о коренном обновлении парка автомобильного транспорта. Предпочтение по ряду причин отдано новым автомобилям иностранного производства. Это седельные тягачи SKANIA Griffin340, бортовые грузовики Hyundai HD170 (способен перевозить 11 тонн), ISUZU NQR719 (грузоподъемность 5 тонн) и цельнометаллический фургон Ford Transit. Эти автомобили обеспечивают высокий уровень комфорта для водителей.

А одной из главных задач, которая решается с

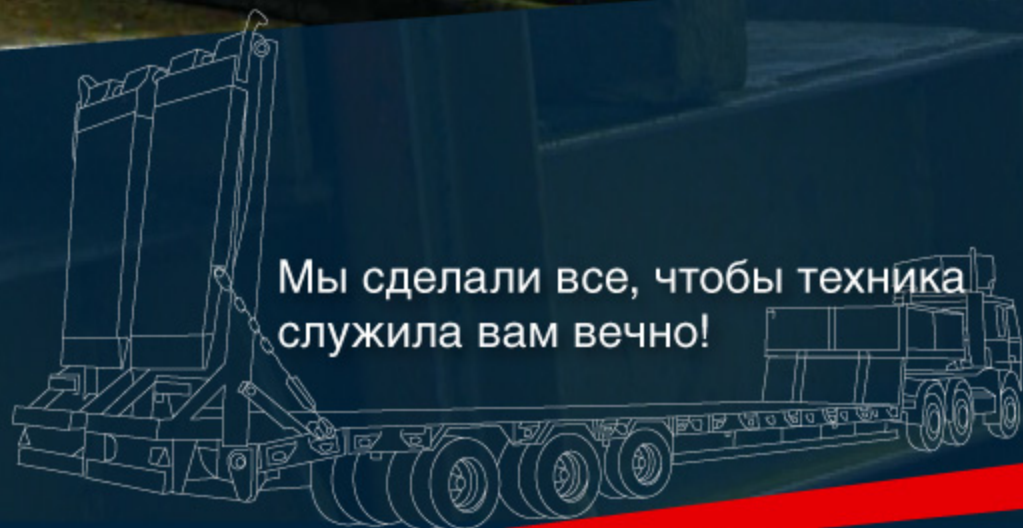
вводом в эксплуатацию автомашин - увеличение спектра услуг, оказываемых потребителю, дополнительные возможности по доставке нашей продукции покупателю собственным транспортом.

Кстати. Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов, по желанию заказчика, может обеспечить оперативную поставку



продукции железнодорожным транспортом, так как мы имеем собственные подъездные пути, транспортом заказчика, самовывозом и нашими тягачами SKANIA. Выбор наиболее оптимального варианта за вами.





Мы сделали все, чтобы техника  
служила вам вечно!



**СХЕМА ПРОЕЗДА**

