

Прицепная Техника

№037



Корпоративный журнал ОАО «Уралавтоприцеп»

Пионеры ударных строек



ТЯЖЕЛОВОЗЫ СОВЕТСКОЙ ЭПОХИ



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ПОКУПАТЕЛИ И ЗАКАЗЧИКИ!

Представляю Вам свежий журнал «Прицепная техника» №37. В этом номере мы продолжаем знакомить читателей «Прицепной техники» с полуприцепами ЧМЗАП, имеющими низкое расположение грузовой платформы. Рассмотрим следующую группу – трехосные полуприцепы семейства ЧМЗАП 99064 по спецификациям -042, -052 грузоподъемностью от 37 до 45 тонн.

О моделях наших полуприцепов, которые не являются базовыми, а выполняются по спецзаказам, мы рассказываем в разделе «Новости». В этом номере: новые бортовые полуприцепы металловозов для крупнейшего переработчика вторичных ресурсов - компании «Вторчермет», самосвальные полуприцепы «Носорог» с высоким «седлом» и многое другое.

Рубрика «Выставки» рассказывает об участии ОАО «Уралавтоприцеп» в выставке коммерческого транспорта – COMTRANS 2011, которая состоялась с 13 по 17 сентября в международном выставочном комплексе «Крокус Экспо». В рубрике «Интервью» вы узнаете об истории работы первых тяжеловозов ЧМЗАП и о сверхнормативных автомобильных перевозках нашей техникой.

Как обычно, самые актуальные модели прицепной техники ЧМЗАП представлены в рубрике «Каталог».

Ещё раз обращаю Ваше внимание на то, что открыта подписка на бесплатную рассылку журнала «Прицепная техника». Оставьте заявку на сайте предприятия cmzap.ru или [cmzap.pfc](mailto:cmzap@pfc) и свежие номера издания будут приходить к Вам по почте или на e-mail.

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

*Председатель совета директоров
ОАО «Уралавтоприцеп»
Е. О. Андреев*

СОДЕРЖАНИЕ

Тяжеловозы в Казахстан	4
Полуприцепы ЧМЗАП 99903-033 выполнили с увеличенной высотой ССУ	
ЧМЗАП отправил технику на крупнейшую гидростройку	4
На ЧМЗАП в день знаний прошёл обучающий семинар	5
Прицепы и полуприцепы ЧМЗАП выпускаются на осях как собственного производства, так и импортного. Поставщик осевых агрегатов из Германии – компания BPW провела очередной обучающий семинар, посвящённый технологическим особенностям своей продукции.	
Самосвальные полуприцепы с высоким «седлом»	5
В автопарке заказчика работают вездеходные тягачи, способные преодолевать возникающие препятствия. Под стать им и новые самосвалы «Носорог» ЧМЗАП 9520-040 с увеличенной высотой седельно-сцепного устройства.	
ЧМЗАП в День города	6
Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов принял участие в общегородском шествии «Челябинск. Новый взгляд – новые решения».	
«Средний вес» для тяжеловозов	16
Полуприцепы с пониженной высотой грузовой платформы – трёхосные	
«Комтранс – 2011»	22
ОАО «Уралавтоприцеп» принял участие в выставке коммерческого транспорта – COMTRANS 2011, которая состоялась с 13 по 17 сентября в международном выставочном комплексе «Крокус Экспо».	
Каталог актуальных моделей	24



СВЕРХНОРМАТИВНЫЕ С.8 АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ТЕХНИКОЙ ЧМЗАП

«Прицепная техника. Уралавтоприцеп»
Корпоративный журнал
Челябинского машиностроительного
завода автомобильных прицепов
ОАО «Уралавтоприцеп».

Октябрь, 2011 №37

Учредитель и издатель:
ОАО «Уралавтоприцеп», г. Челябинск,
ул. Хлебозаводская, 5,
тел. 8-800-200-02-74
www.cmzap.ru

Адрес редакции:
454000, г. Челябинск,
ул. Хлебозаводская, 5
pt@cmzap.ru

Редактор:
Кожева А. В.

Дизайн и вёрстка:
Стародубцев К. Н.

Фотографии:
собственный фотоархив
ОАО «Уралавтоприцеп»;
фотоархив ООО «Автофорвард»

Отдел рекламы:
т./ф. (351) 210-01-78, 210-01-79

Тираж номера: 15 000 экз.

Отпечатано:
в типографии
ООО «Издательский дом «Кириянов»,
г. Челябинск, пр. Ленина, 27,
тел. (351) 729-90-01

Заказ:

Распространение:
адресная рассылка

Электронная версия журнала:
www.cmzap.ru



Тяжеловозы в Казахстан

Полуприцеп ЧМЗАП 99903-033 выполнили с увеличенной высотой ССУ

Тяжеловозы ЧМЗАП крупной партией отправляются в Казахстан. Полуприцепы базовой модели ЧМЗАП 99903-033 по этому заказу выполнили с увеличенной высотой ССУ. Что касается технических характеристик, то они в целом не изменились. Четырёхосный трал грузоподъемностью 54 тонны на пневматической подвеске с самоустанавливающейся задней осью. Стандартная ширина грузовой платформы 2,5 метра с помощью уширителей увеличивается до трёх метров. Гусачная часть рамы, оборудованная бортовой грузовой площадкой, рассчитана на сцепку с седельным тягачом, допускающим

нагрузку на седло 25 тонн и колёсной формулой 6х6. Тяжеловозы ЧМЗАП партнёры из Казахстана заказывают всё чаще, при этом в основном заказы идут на целые партии. Потребители — как национальные корпорации и крупные недропользователи, так и частные предприниматели. Неизменный интерес к нашей технике обусловлен тем, что ЧМЗАП хорошо известен ещё со времен Советского Союза, и наши полуприцепы выпуска 80-х годов до сих пор эксплуатируются в странах СНГ. Обновляя автопарк, потребители предпочитают останавливаться на проверенных марках. А благо-

даря созданию Таможенного Союза и Единого экономического пространства количество заказов из соседнего Казахстана значительно возросло.



ЧМЗАП отправил технику на крупнейшую гидростройку

ЧМЗАП отправил панелевоз кассетного типа на строительство ГЭС. Компания — заказчик занимается возведением важных объектов — строительством водосбросов на бетонной плотине, а также самых разных сооружений, и не только гидротехнических, в Абакане, Красноярске, и на Дальнем Востоке.

Панелевоз ЧМЗАП 938532-020 оказался как раз тем, что нужно. На нём можно перевозить как панели, так и другие железобетонные изделия, соответствующие размерам грузовой площадки (8320x1600 мм) и грузоподъемности панелевоза, составляющей 25 тонн. Панелевоз имеет максимальную низкую погрузочную высоту,

что позволяет перевозить грузы размером более трёх метров. Ещё одно преимущество — 8,5 метров полезного ограждённого пространства, которое можно заполнить всем чем угодно. Первый панелевоз этой модели появился в нашей производственной линейке год назад. Тогда партия полуприцепов ЧМЗАП 938532-020 была

заказана крупной московской строительной компанией. Как показала практика, панелевозы кассетного типа предпочитают строители, которые возводят не типовые многоэтажки, а преимущественно новые разработки, которые предполагают перевозку нестандартных по размерам грузов. Получить более подробную информацию о возможностях заказа и цене нужного полуприцепа можно по телефону бесплатной «горячей линии» 8-800-200-0274. Сайт cmzap.ru, cmzap.pf

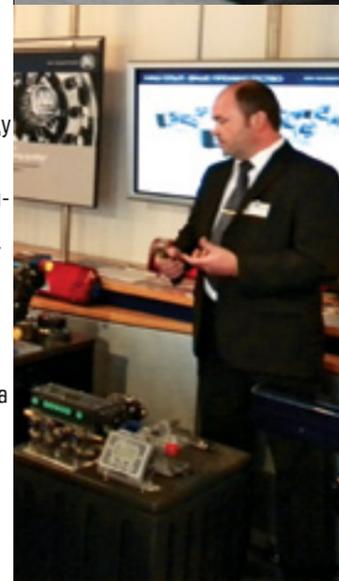


На ЧМЗАП в день знаний прошёл обучающий семинар

Прицепы и полуприцепы ЧМЗАП выпускаются на осях, как собственного производства, так и импортного. Поставщик осевых агрегатов из Германии, компания BPW провела очередной обучающий семинар, посвящённый технологическим особенностям своей продукции. Обучение прошло в два этапа. Первый урок был проведён для конструкторов и технологов предприятия, второй для менеджеров. Семинар проходил в специально оборудованном автомобиле, который имеет все необходимые

экспонаты и материалы. Наши партнёры рассказали о последних технических разработках и продемонстрировали новые образцы продукции. В частности речь шла о ступичной системе, в которой 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 съёмного устройства, происходит демонтаж всего узла в сборе (колесо,

тормозной барабан, ступица и подшипники) за один приём. При каждом монтаже автоматически устанавливается оптимальный зазор подшипника. Время на монтаж и демонтаж при проведении технического обслуживания по сравнению с другими системами сокращается на 50%. При этом нет необходимости применения специальных инструментов, увеличивается интервал между техническими обслуживаниями, существует комплексная система уплотнения подшипников. Ещё одной особенностью осевых агрегатов BPW является то, что в них предусмотрен всего один ремкомплект, что упрощает задачи по ремонту и техническому обслуживанию. Отметим, что завод «Уралавтоприцеп» самый первый на территории тогда ещё Советского Союза начал устанавливать на свои новые полуприцепы комплектующие фирмы BPW и на сегодняшний день является ведущим партнёром компании в России.



Самосвальные полуприцепы с высоким «седлом»

Самосвальные полуприцепы «Носорог» готовятся к отправке на Север. А там, как известно, условия эксплуатации достаточно сложные. В автопарке заказчика работают вездеходные тягачи, способные преодолевать возникающие препятствия. Под стать им и новые самосвалы «Носорог» ЧМЗАП 9520-040 с увеличенной высотой седельно-сцепного устройства.

Самосвалы ЧМЗАП 9520-040 имеют грузоподъемность 45 тонн. В их комплектации применяются усиленные оси производства ЧМЗАП, которые выдерживают нагрузку 18 тонн на ось. Нагрузка на ССУ тягача 14,5 тонн, гидрооборудование — телескопический гидроцилиндр фирмы PENTA с гидроклапаном защиты, рабочая тормозная система — пневматическая двухпроводная. Самосвалы, как и остальные модели «Носорогов», укомплектованы выдвижными механическими аутригерами, которые помогают избежать опрокидывания при разгрузке.



ЧМЗАП В ДЕНЬ ГОРОДА



Полуприцепы ЧМЗАП на шествии в День города

Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов принял участие в общегородском шествии «Челябинск. Новый взгляд – новые решения». В этом году в нашей колонне ехал самосвал «Носорог» и малогабаритный прицеп ЧМЗАП 8358-010. Этот универсальный прицеп, перевозящий самые разнообразные грузы, стал сценой для выступления ветеранов завода. «Девочки» с алыми лентами «Ветеран ЧМЗАП» устроили настоящий концерт народной самодеятельности. Как обычно, репертуар состоял из любимых и известных песен, которые звучали на протяжении всего следования

по проспекту Ленина. Ветераны ЧМЗАП каждый раз оживляют нашу колонну своим неиссякаемым задором и энтузиазмом, и этот год не стал исключением.

На этот раз в колонне «Уралавтоприцеп» было мало работников основных цехов. Причина более чем уважительная – при растущих объемах производства предприятие работает без выходных.

Низкорамные полуприцепы ЧМЗАП были замечены и в других колоннах. Две модели мы предоставили в пользование администрации Ленинского района и компании ОАО «Хлебпром», которые разместили на них свои экспозиции.



История работы первых тяжеловозов из первых рук



СВЕРХНОРМАТИВНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ТЕХНИКОЙ ЧМЗАП

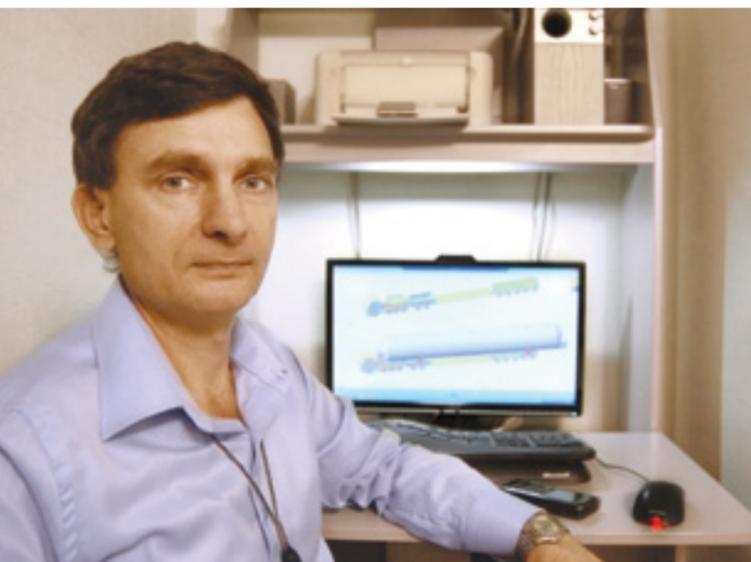
Многие из нас рождены в стране, которой уже нет на карте - в Союзе Советских Социалистических Республик. Там же следует искать и истоки образования крупнейших заводов федерального уровня. Челябинский машиностроительный завод был первым, и долгое время единственным производителем тяжеловозной прицепной техники на территории бывшего СССР. А крупнейшие предприятия перевозчики тогда только начинали применять инженерный подход к организации автомобильных перевозок сверхнормативных грузов. О том, как складывалась совместная история завода прицепов и предприятия – перевозчика тяжелых грузов – ООО «Автофорвард», рассказал технический директор Михаил Александрович Маторин



Михаил Александрович, расскажите о том, с чего началось совместное сотрудничество?

В конце 50-х – начале 60-х годов многие из новых грандиозных промышленных строек страны разместились в Украине. Необходимо было перевозить большое количество крупногабаритных промышленных грузов. В 1959 году в Днепропетровске Министерством транспорта Украины было создано специализированное предприятие – Автотранспортное предприятие № 03662 «Днепртяжтранс». Практически одновременно появились специальные прицепы производства Челябинского завода – соответственно грузоподъемностью 40 тонн

(ЧМЗАП-5208 выпуска 1957г.), 52 тонны (ЧМЗАП 5247Г выпуска 1960г.) и 60 тонн (ЧМЗАП-5212 выпуска 1960г.). Техника была спроектирована и изготовлена с большим «запасом» металла, с расчетом на бездорожье, с минимальным количеством «ломающихся» частей. Это позволяло фактически перевозить на прицепе 40-тоннике по хорошо укатанной ровной дороге 50 тонн, а на 60-тоннике (на «новой» резине) – до 90 тонн. Многоколесные прицепы-тяжеловозы Челябинского завода вообще не имели рессорной подвески – колесные оси соединялись между собой коромыслами-балансирами, закрепленными к сплошной раме. Грузы, сколько колеса и шины выдержат...



Технический директор ООО «Автофорвард»
Михаил Александрович Маторин

Кстати, в 1974 году вместо модели ЧМЗАП-5212 начали выпускать модель ЧМЗАП-5212А. Вес прицепа уменьшился на полтонны, только за счет изменения сортамента применяемого проката. ... Прочность и грузоподъемность конструкции не пострадали. На челябинских прицепах мы перевозили свои первые индустриальные грузы: элементы мостовых конструкций, балки промышленных зданий.

Только 1966 году «Днепртяжтрансом» целиком и крупногабаритными блоками было перевезено семь конверторов, три кессона, несколько комплектов засыпных аппаратов доменных печей. Так, с завода «Тяжмаш» в Мариуполе (тогда – Жданов) для экспорта в Финляндию в морской порт были доставлены два цельносварных конвертора по 50 тонн каждый. Согласно информационному бюллетеню Министерства транспорта Украины, «...доставка двух конверторов в цельносварном исполнении сэкономила только заводу «Тяжмаш» 100 куб.м древесины и 200 тысяч рублей. ...».

В мае того же года из Мариуполя на Криворожский металлургический завод впервые в бывшем СССР в Украине был перевезен по заранее выбранному маршруту на расстоянии 850 км (по маршруту движения

обычного транспорта – 410 км) конвертор диаметром 7 метров и массой около 60 тонн. Перевозка была организована инженерной службой Днепропетровского специализированного АТП и проектно-конструкторским бюро завода «Тяжмаш» в Мариуполе.

В 1967 году три аналогичных конвертора были доставлены из Мариуполя в Енакиеве Донецкой области в строящийся на металлургическом комбинате кислородно-конверторный цех.

Какие модели прицепной техники ЧМЗАП вы эксплуатировали в дальнейшем?

В 1968 году Днепропетровское АТП получает два специальных трейлера грузоподъемностью 120 тонн, производства Челябинского завода автомобильных и транспортных прицепов. Прицеп состоял из двух грузоподъемных управляемых трехосных тележек и платформы массой 26 тонн. В ноябре 1968 года из города Донецк на Криворожский металлургический завод на этом прицепе были перевезены два кислородных кессона длиной 12,5 метров и диаметром 5 метров. При перевозке было впервые использовано частичное усиление одного из мостов – в месте проезда прицепа переходные мостики на стыке мостовых балок накрывали



стальными листами шириной 1 метр, длиной 1,5 метра и толщиной 15 мм.

Впоследствии, с 1971 года, указанный трейлер выпускается в СССР серийно, под маркой ЧМЗАП 5530. Кроме платформы, на тележки серийного прицепа устанавливались консоли для перевозки тяжелых трансформаторов.

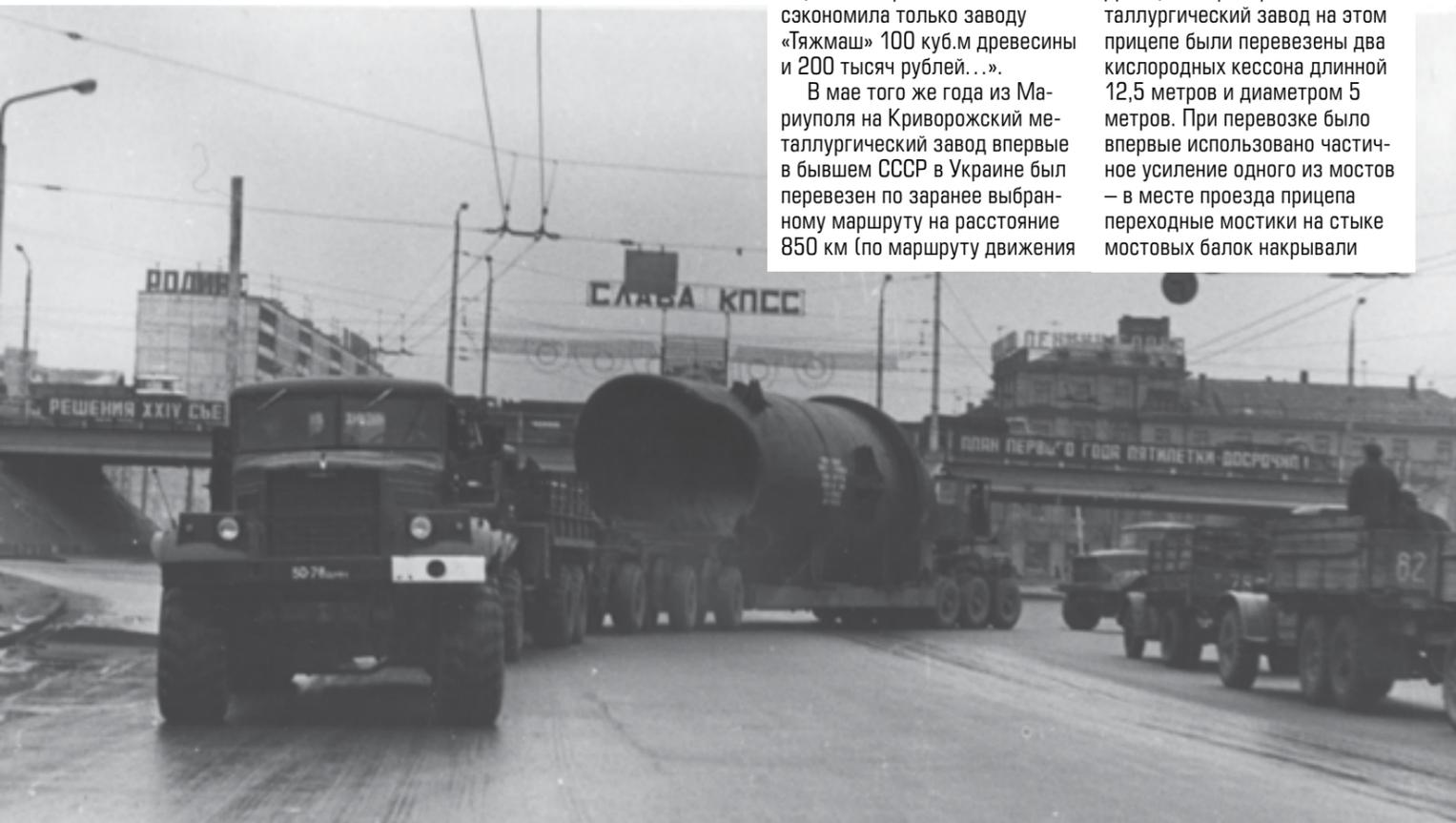
В 1970 году для организации перевозок крупногабаритных тяжеловесных грузов при Днепропетровском конструкторско-технологическом бюро автомобильного транспорта сформирован специальный отдел. Независимый инженерный центр, призванный организовывать автоперевозки сверхнормативных грузов. Первой задачей отдела стала организация перевозки озера Катера «Шквал» с озера Красный Оскол в Харьковской области на реку Самара (пос. Вольное, Днепропетровской области). Следует отметить, что при перевозке катера не использовались погрузочно-разгрузочные механизмы. На местах погрузки-выгрузки для прицепа щебнем были отсыпаны плавные заезды в воду. С катера сняли кабину для уменьшения веса и габаритной высоты. Для погрузки прицеп подали задним ходом под воду и под катер, затем лебедкой прицепа затянули катер на заранее закрепленные на прицепе кильблоки. Аналогично выполнили выгрузку.

Осенью 1970 года Днепропетровское конструкторское бюро организовало перевозку трансформатора массой 114т

из Днепродзержинска (спутника Днепропетровска) в Кривой Рог – на прицепе ЧМЗАП 5530. Погрузка и разгрузка были выполнены такелажным способом: платформа прицепа была опущена на грунт, трансформатор подняли на шпальную клетку вровень с прицепом и по отрезкам рельсов, предварительно смазанных солидолом, «затащили» на прицеп.

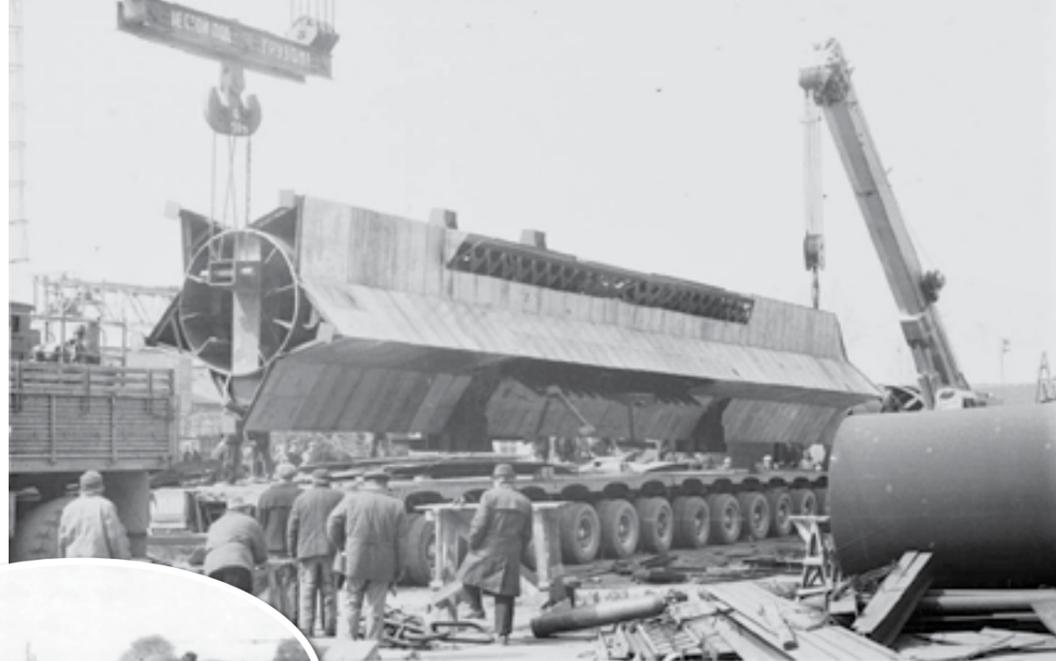
Какие еще интересные и оригинальные решения были разработаны для организации перевозок особо крупных ненормативных грузов?

Химическое и прочее оборудование поступало из-за рубежа в неделимом виде. Длинномерные грузы (колонны химических реакторов) возить было нечем. В 1972 году инженеры Днепропетровского КБ установили турникетную опору на прицеп-танковоз ЧМЗАП-5212А грузоподъемностью 60 тонн, и вторую точно такую же турникетную опору установили на передней подкатной тележке



от такого же прицепа. Конструкция получилась достаточно прочной и долговечной. Общая грузоподъемность составила 75 тонн (по паспорту), хотя перевозили – до 80 и больше. В основном – колонны-реакторы для химических заводов, по месту, от ближайшей железнодорожной ветки к месту монтажа на стройплощадке. На этом же транспорте перевозили железнодорожные вагоны рефрижераторы и пассажирские вагоны (без колесных тележек). Позже, в 1976 году конструкцию повторили, с небольшими изменениями. Балки турникетных опор сделали раздвижными, чтобы уменьшить ширину транспортного средства. Между прочим, во время перевозки ректификационной колонны в Варве в 1991 г. турникетные опоры с первого трейлера были обрезаны по концам.

В 1975 году специально для перевозки зеркала телескопа из Харькова в Крым для Украины к прицепу ЧМЗАП-5530 была изготовлена уникальная удлиненная платформа (14,5 метров вместо 9 метров) повышенной жесткости массой 56 тонн. Модификацию



прицепа назвали ЧМЗАП-5531, ее грузоподъемность была 90 тонн. Платформу доставили из Челябинска в Днепропетровск по железной дороге. К сожалению, до настоящего времени платформа не сохранилась, – в конце прошлого века ее порезали на металлолом.

Какие из перевозок тех лет Вы назвали бы самыми масштабными?

В августе 1978 года Днепропетровское конструкторское бюро организовало

одну из самых масштабных транспортных операций – перевозку оборудования фирмы «Кребс» для Роздольского производственного объединения «Сера». Оборудование доставлялось одной колонной в составе 18-и сверхгабаритных автопоездов.

1979 год – в Киеве решено установить огромный

памятник Матери-Родине. По технологии Днепропетровского КБ памятник был поделен на укрупненные блоки, которые доставлялись после сборки с завода-изготовителя к месту монтажа автотранспортом.

Как развивалось сотрудничество Днепропетровского АТП и Челябинского машиностроительного завода автомобилей-прицепов в дальнейшем?



В 1981 году на Выставке достижений народного хозяйства в Москве Челябинский завод демонстрирует модульную платформу ЧМЗАП-8388, массой 150 тонн и грузоподъемностью 150 тонн. Два модуля могут быть состыкованы в один прицеп – ЧМЗАП-8389, грузоподъемностью 300 тонн. В то же время в Мариуполе (тогда Жданов) ведется строительство самого широкого в стране прокатного стана – 3500мм. Весной 1982 станину в неделимом виде доставляют морем, для перевозки станины Днепропетровское специализированное автопредприятие получает прицеп – его привозят прямо с Московской выставки. В Мариуполе на подъезде к металлургическому заводу один из железнодорожных мостиков передельывают в автомобильный – на другой дороге существующие мосты не выдержат вес прицепа со станиной...

Когда все было подготовлено к перевозке (Днепропетровское КТБ разработало специальный проект), груз пришел в порт, и плавучий кран, специально прибывший из Ильичевска, поднял станину «на гак», оказалось, что вместо заявленных 300 тонн станина весит почти 350!

Тем не менее, благодаря технологическим «запасам», перевозка была выполнена благополучно. Между прочим, с этой перевозкой связан еще один забавный эпизод. Привезенный с выставки прицеп был окрашен яркой красной краской. Для того чтобы на перевозке «смотрелась» вся колонна, тягачи тоже «обновили» – покрасили красной краской для пожарных машин. Но, как только перевозка закончилась, и транспорт вернулся в Днепропетровск, машины пришлось в тот же день снова перекрасить в «хаки» по приказу военного комиссара города как военную технику, состоящую на учете в резерве армии.

В 1983 году Днепропетровское АТП получает второй модульный прицеп 300-тонник из Челябинска. В том же году



на нем был перевезен 260-тонный трансформатор в городе Сумы – от железнодорожной ветки на подстанцию машиностроительного завода.

Расскажите, как сложилась судьба, уникального по тем временам, выставочного модуля ЧМЗАП?

В 1986 году случилась Чернобыльская катастрофа. Предприятие «Днепртяжтранс» обеспечивало перевозки для строительства «Саркофага» над четвертым энергоблоком. Перевозили непосредственно в зону разрушенного реактора свайные буровые установки,

а затем – гусеничный кран «Демаг», которым впоследствии обеспечивается монтаж «Саркофага». Для перевозки крана были использованы два «Урагана» (тягачи МАЗ-7310) и модульный прицеп-тяжеловоз ЧМЗАП-8389, грузоподъемностью 300 тонн. Тот самый, с выставки, на котором в свое время была перевезена станина стана 3500 в Мариуполе.

После перевозки крана транспорт стал настолько радиоактивным, что по всем санитарным нормам его нужно было оставить в «могильнике»





Прицеп-модуль ЧМЗАП-8389



1995 г. — перевозка нижней части колонны синтеза длиной около 30 м. и весом около 70 т.

на территории 30 километровой Чернобыльской зоны. Но когда Министр транспорта Украины узнал, что с одним из уникальных прицепов придется расстаться, то последовало устное распоряжение: вывезти прицеп из «зоны» любым способом. Три попытки «отмыть» прицеп дезактивирующим раствором не привели ни к чему. Исходящий от прицепа радиоактивный «фон» все равно в несколько раз превышал допустимые нормы. Тогда на прицепе поменяли на новые все 96 колес, покрасили прицеп «вручную» толстым слоем свежей масляной краски и вывезли его из «зоны». Тягачи, работавшие в непосредственной близости от аварийного реактора, пришлось оставить в «могильнике». Конечно, прицеп, сваренный из металлического листа средней толщиной 16 миллиметров, еще долго сохранял свою радиоактивность. В Днепропетровском автотранспортном предприятии его сразу же после чернобыльского «крещения» поставили в самый дальний угол площадки и до последнего времени старались

использовать только в крайней необходимости. В 2002 году один модуль этого прицепа был продан «за долги».

Что изменилось после перестройки?

В 1991 году все изменилось. Бывшие государственные предприятия перешли на «хозрасчет» и стали сами заказывать перевозки тяжелых крупногабаритных грузов, по договорным ценам. Службы надземных коммуникаций, в свою очередь, стали брать деньги за организацию проезда негабаритов под коммуникациями. Задача организации специальной перевозки усложнилась — теперь инженерное решение требовалось дополнить решением финансовым. Монополия Днепропетровского АТП в Украине пропала сама собой: перевозками сверхнормативных грузов стали заниматься те, кто был ближе к заказчику и у кого был транспорт, — управления механизации строительства, мостоотряды. Объем заказов Днепропетровского специализированного автопредприятия «крещения» поставили в самый дальний угол площадки и до последнего времени старались

Вышедшее в 1993 году постановление №83 кабинета министров Украины «О дорожном сборе» обусловило конец эпохи «динозавров» от техники в Украине. Теперь для проезда даже порожнего тягача МАЗ-7310 с прицепом ЧМЗАП грузоподъемностью 150 тонн требовалось не только специальное разрешение владельца дорог за соответствующую оплату, но и разрешение или даже сопровождение дорожной полиции. Величина дорожного сбора зависела напрямую от полной массы автопоезда. Использование большого и тяжелого транспорта стало экономически невыгодным. Но без старой и проверенной техники ЧМЗАП было не обойтись.

1993 г. — перевозка печи для переплавки цветного лома из Мариуполя в Луганск. для переплавки цветного лома из Мариуполя в Луганск. Перевозка была выполнена в смешанном автомобильно-железнодорожном сообщении. Автотранспортом груз доставили из порта до ближайшей железнодорожной станции, способной принять железнодорожный консольный транспортер. При организации этой перевозки впервые в Украине был использован расчет траекторий движения автопоезда с грузом на персональном компьютере (типа IBM-XT). На основании рассчитанных траекторий заранее были сделана необходимая реконструкция (расширение) поворотов для поезда негабаритного транспорта.

1995 г. — перевозка крупногабаритного оборудования на строительство комплекса производства полипропилена в Лисичанске Донецкой области. Самый большой груз — нижняя часть колонны синтеза диаметром в основании 5,2 метра, длиной около 30 метров и весом около 70 тонн. Для перевозки колонны было специально реконструировано два моста и построен один временный обезд моста. Маршрут перевозки проходил через город Донецк — в то время объездной дороги еще не было. Для того, чтобы обеспечить проезд по



1993 г. — перевозка печи для переплавки цветного лома из Мариуполя в Луганск.

городу, наши инженеры рассчитали траектории движения автопоезда с грузом на компьютере для всех «сложных» поворотов. Перед перевозкой была выполнена необходимая реконструкция поворотов, а перед проездом — на асфальте разметили линии, по которым следует ехать передними управляемыми колесами тягача. Точность расчетов полностью подтвердилась практикой. Отклонение траектории движения задней оси от расчетной ни при одном маневре не превысило полметра.

1997 г. — август — перевозка первого колеса Турбины ДнепроГЭС-1. В связи с тем, что вода стерла лопасти колес турбин, изготовленных в 1949 году на Ижорском заводе по лицензии «Дженерал Электрик», было принято решение изготовить, вместо изношенных, 9 новых колес. Харьковский турбинный завод разработал и изготовил колеса — лучше прежних, с более высоким коэффициентом полезного действия. Для того, чтобы обеспечить заданный срок эксплуатации — 50 лет, колеса необходимо было изготовить цельными в заводских условиях, и только потом доставлять на гидроэлектростанцию. В 1949 году колеса турбин за-



1997 г. — доставка колёс турбины ДнепроГЭС-1

возили прямо в машинный зал станции по железной дороге, в вертикальном положении — ведь железная дорога была не электрифицированной. До 1997 года железнодорожная ветка не сохранилась, а в ворота машинного зала колеса турбины проходили только «бок». Поэтому была изготовлена специальная подставка — для завоза турбин в машинный зал. По автомобильной дороге колесо турбины везли горизонтально, а затем при помощи лебедок, и только потом доставлять на гидроэлектростанцию. В 1949 году колеса турбин за-

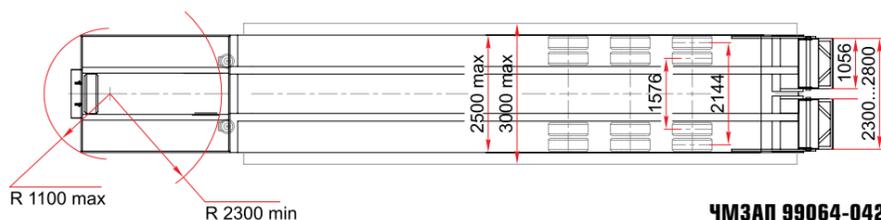
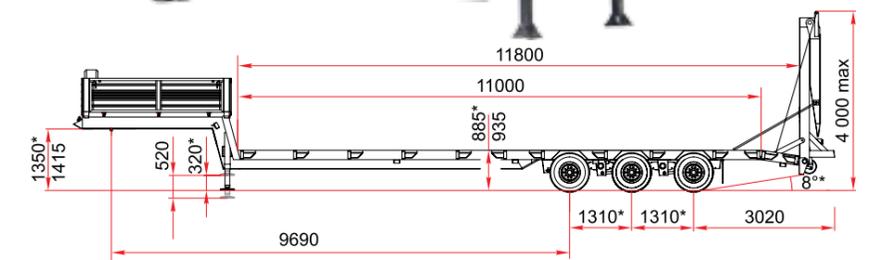
67-тонное колесо турбины заталкивали в машинный зал станции.

В настоящее время наследник «Днепртяжтранс» — «Автофорвард» продолжает работу по организации перевозок сверхнормативных грузов в Украине. Наш многолетний опыт работы подтверждает известную истину, что для успешного осуществления сверхнормативной автомобильной перевозки, ее необходимо заранее тщательно и профессионально подготовить. И при этом использовать качественную, надежную и проверенную технику.

«Средний вес» для тяжеловозов



ПОЛУПРИЦЕПЫ С Пониженной высотой грузовой платформы – трёхосные



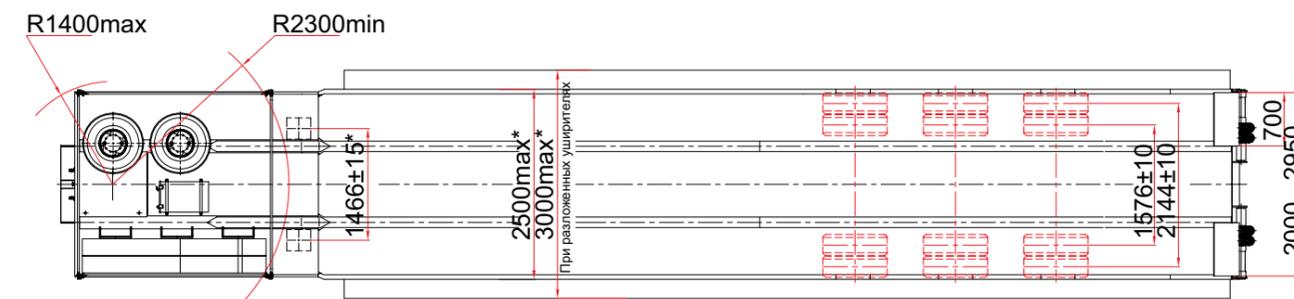
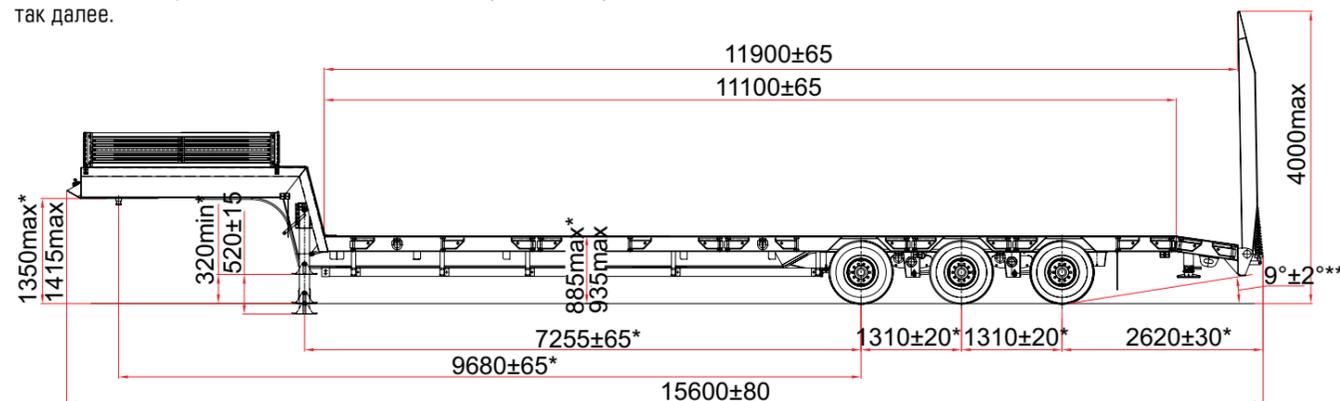
ЧМЗАП 99064-042

Мы продолжаем знакомить читателей «Прицепной техники» с полуприцепами ЧМЗАП, имеющими низкое расположение грузовой платформы. В прошлом номере речь шла о полуприцепах в сравнительно «лёгком весе» – двухосных ттралах семейства ЧМЗАП-93853 грузоподъёмностью от 20 до 26 тонн. Следуя спортивной терминологии, переходим к «средней весовой категории». На этот раз в рубрике «Товар лицом» мы рассмотрим следующую группу – трёхосные полуприцепы семейс-



тва ЧМЗАП-99064 по спецификациям -042, -052 грузоподъёмностью от 37 до 45 тонн с уширителями грузовой платформы.

Базовые модели полуприцепов ЧМЗАП 99064-042 и ЧМЗАП 99064-052 имеют несколько модификаций, отличающихся видом трапов, набором дополнительных опций и так далее.



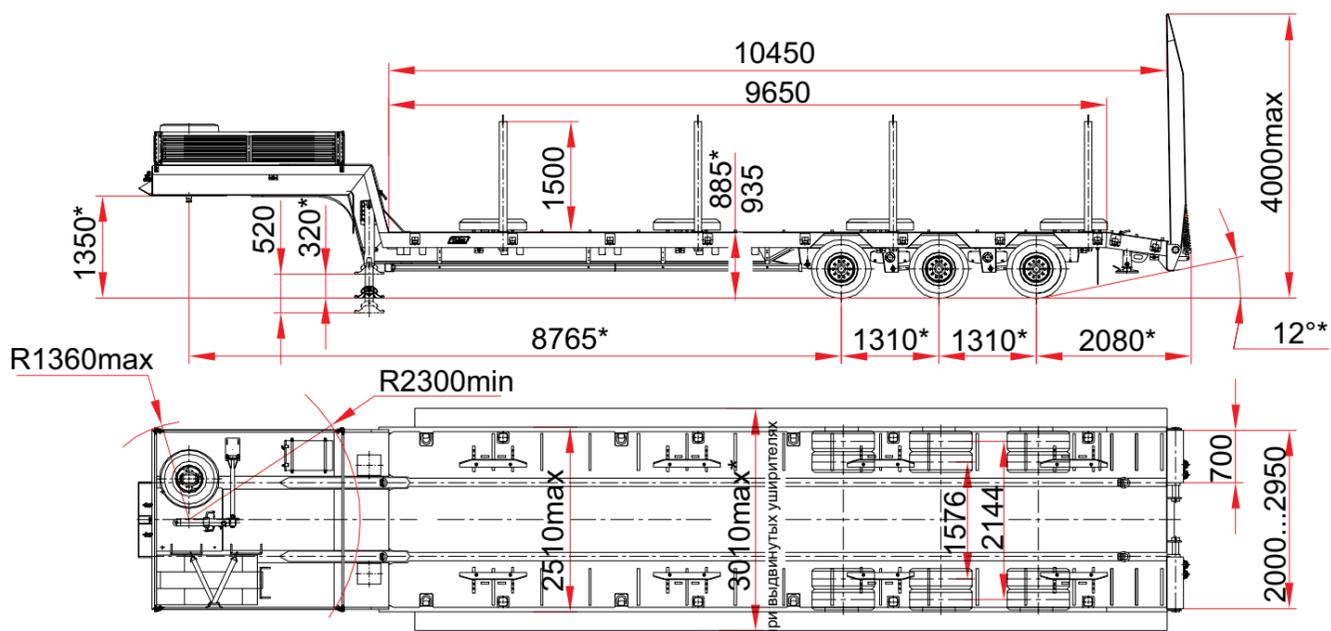
ЧМЗАП 99064-042-02

ОТМЕТИМ, ЧТО УШИРИТЕЛИ НА ПРЕДСТАВЛЕННЫХ МОДЕЛЯХ МОГУТ БЫТЬ КАК ФЛАЖКОВЫМИ, ТАК И ВЫДВИЖНЫМИ, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОЖЕЛАНИЙ ЗАКАЗЧИКА

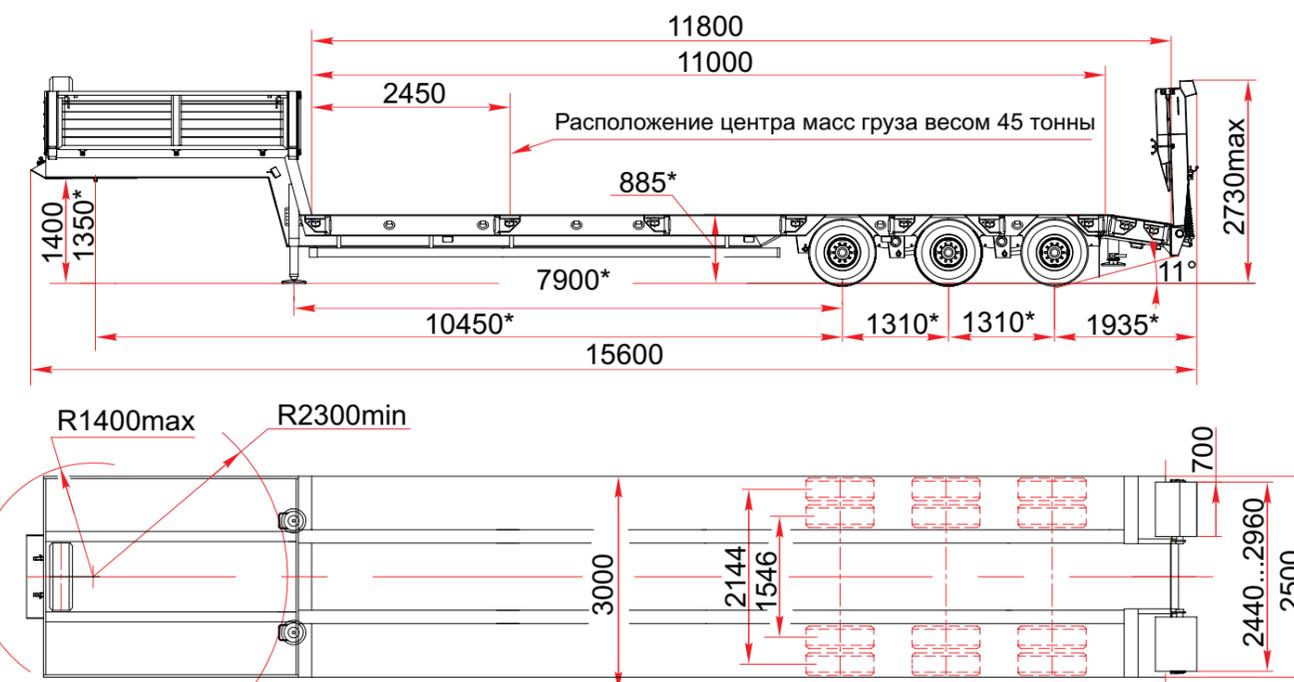


Одним из наиболее востребованных в последнее время стал полуприцеп ЧМЗАП 99064-042-02 РП. Он был разработан по спецзаказу ФСК ЕС и предназначен для перевозки крупногабаритного груза, а также труб и других длинномерных конструкций весом до 40 тонн. Полуприцеп оборудован вставными кониками высотой полтора метра, имеет рессорную балансирующую подвеску и пневматическую двухпроводную тормозную систему.

Также обращаем внимание на сравнительно новую спецификацию полуприцепов ЧМЗАП – G45. Полуприцепы ЧМЗАП 99064-042 G45 и ЧМЗАП 99064-052 G45 отличаются повышенной грузоподъемностью – 45 тонн. Рамы и уширители грузовой платформы на этих тяжеловозах имеют усиленную конструкцию и большой запас прочности.

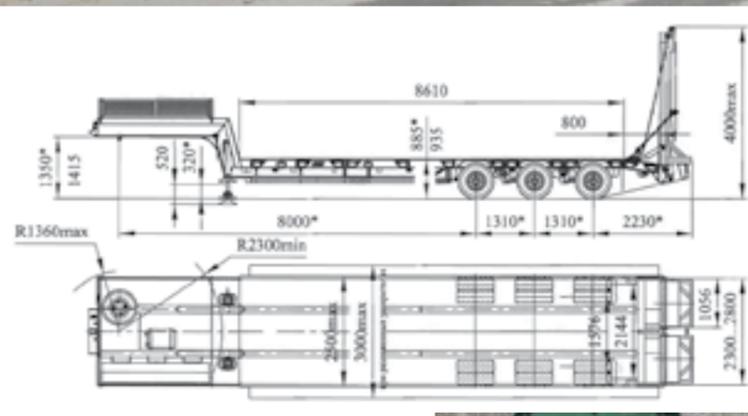


ЧМЗАП 99064-042-02 РП

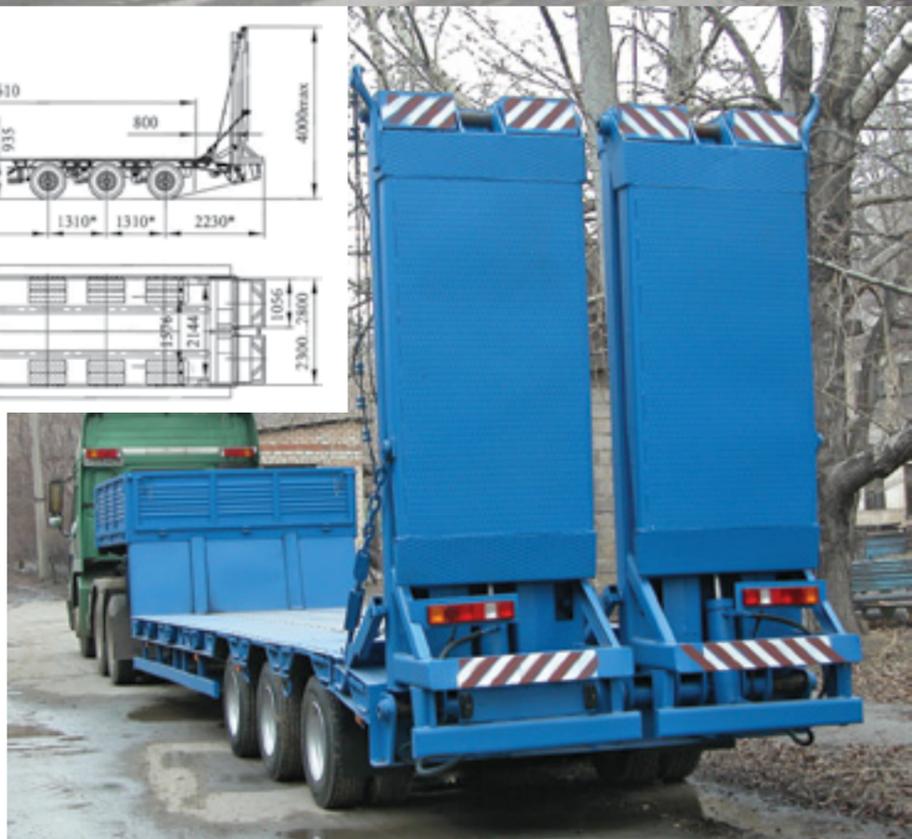


ЧМЗАП 99064-042 G45

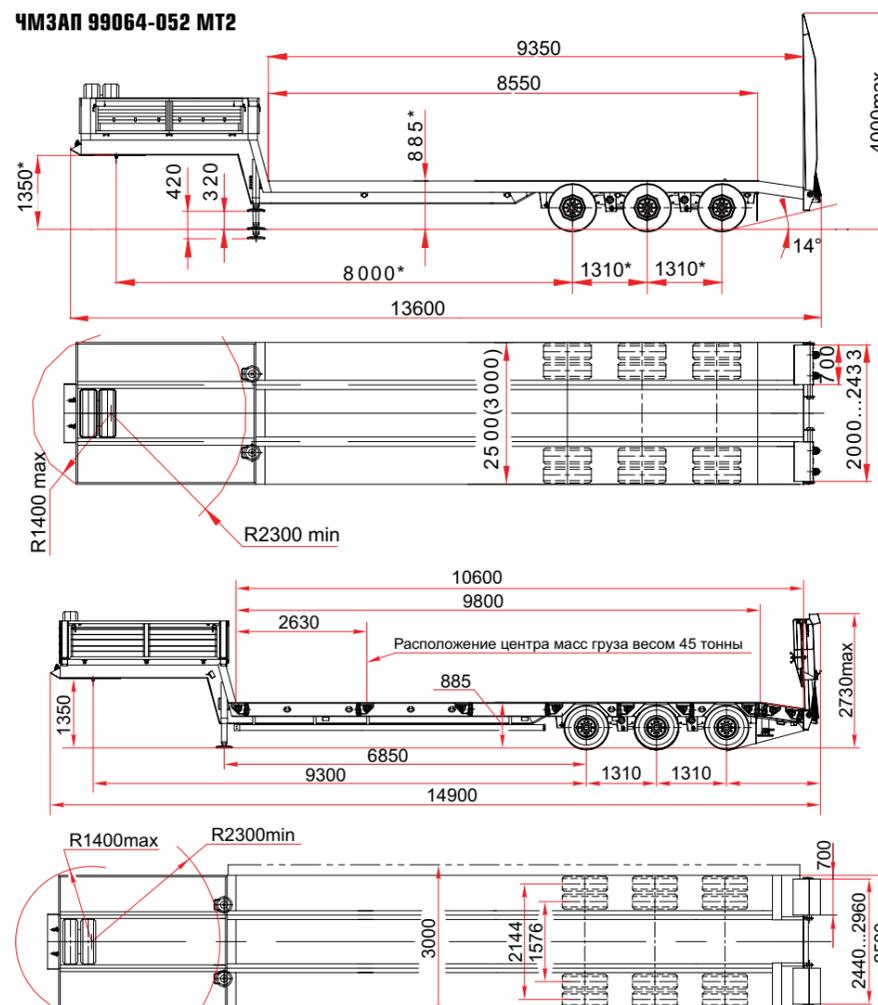
Наименование	99064-042	99064-042-02	99064-042-02РП	99064-042 G45
Масса груза, кг	36 500	38 000	40 000	45 000
Масса снаряжённого прицепа, кг	13 000	11 500	11 000	13 500
Нагрузка на седельное устройство тягача, кг	17 000		18 000	25 000
Нагрузка на дорогу через шины, кг	32 500		33 000	33 500
Количество колёс	12+2			
Шины	235/75 R 17,5 141J			
Дорожный просвет, мм	250			
Угол въезда по трапам - первая ступень	6°	13°		12°
- вторая ступень	8°			
Максимальная скорость, км/ч	70		60	
Дополнительное оборудование			Вставные коники	
	Уширители грузовой платформы			
	Трапы с гидроприводом подъёма-опускания	Механические трапы с пружинным помощником подъёма-опускания		Двухступенчатые механические трапы с пружинным помощником подъёма-опускания



ЧМЗАП 99064-052



ЧМЗАП 99064-052 MT2



ЧМЗАП 99064-052 G45

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫЕ ЗАВОДОМ ПО ЗАЯВКЕ ПОКУПАТЕЛЯ:

- замена рессорной подвески производства ЧМЗАП на импортную подвеску BPW,
- установка импортного опорного устройства фирмы JOST,
- комплектация бортами по периметру платформы и замками для крепления большегрузных контейнеров,
- гусачная часть полуприцепа может адаптироваться под любой тягач.



Наименование	99064-052	99064-052 MT2	99064-052 G45
Масса груза, кг		38 000	45 000
Масса снаряжённого прицепа, кг		10 000	13 500
Нагрузка на седельное устройство тягача, кг		31 000	25 000
Нагрузка на дорогу через шины, кг		18 000	33 500
Количество колёс		12+2	
Шины		235/75 R 17,5 141J	
Дорожный просвет, мм		250	
Угол въезда по трапам - первая ступень - вторая ступень	6° 8°	13°	12°
Максимальная скорость, км/ч		70	
Дополнительное оборудование	Уширители грузовой платформы		
	Двухступенчатые трапы с гидроприводом подъема-опускания	Механические трапы с пружинным помощником подъема-опускания	Двухступенчатые механические трапы с пружинным помощником подъема-опускания



«Комтранс – 2011»

ОАО «Уралавтоприцеп» принял участие в выставке коммерческого транспорта – COMTRANS 2011, которая состоялась с 13 по 17 сентября в международном выставочном комплексе «Крокус Экспо».

На выставке мы продемонстрировали образец прицепа 8358-010-04В. Эта модель предназначена для перевозки малогабаритной дорожно-строительной техники (асфальтовых катков, разметчиков дорог, минипогрузчиков типа МКСМ). За последний год ЧМЗАП-8358 стал одним из самых востребованных. Область применения компактного и маневренного прицепа расширяется постоянно. Его покупали для перевозки передвижной котельной, обогревающей пасажи, использовали в качестве эвакуатора легковых машин, перевозили на нем различные хозяйственные

грузы. Универсальное сцепное устройство прицепа позволяет использовать любой тягач. Поэтому неудивительно, что прямо на выставке прицеп был продан и после ее завершения отправлен к заказчику.

Выставку COMTRANS 2011 посетили Генеральный директор ОАО «Уралавтоприцеп» Валерий Иванович Филатов, главный конструктор Владимир Викторович Антонов и его заместитель Юрий Яковлевич Гольдштейн, а также другие сотрудники завода. На выставке были проведены переговоры с поставщиками комплектующих, нашими партнерами и

потенциальными заказчиками.

Предметный интерес посетителей выставки вызвала новая разработка конструкторского отдела – семиосный раздвижной полуприцеп ЧМЗАП-99905-010, который способен перевозить длинномерные несущие грузы длиной до 30 метров и массой до 80 тонн! Трал имеет двойной телескоп, удлинение происходит шагом в 1 метр. В результате максимальная длина каждого звена составляет 7500мм. Пока новый трал существует лишь в чертежах, выставка же помогла представить последнюю разработку потенциальным покупателям.



К БАРАНЧИНСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД

Россия, Свердловская обл.,
пгт. Баранчинский, ул. Ленина, 2а
sales@bemz.ru • www.bemz.ru

ВСЕ ВИДЫ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ И ГЕНЕРАТОРОВ



8-800-200-02-73

КАТАЛОГ

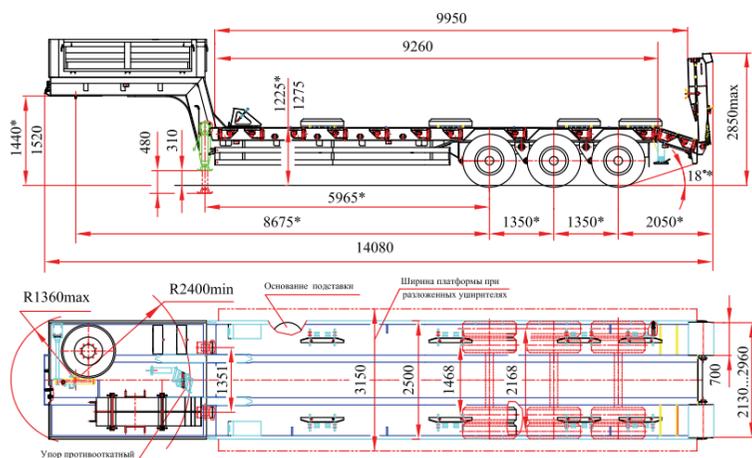
актуальных моделей

В данном номере мы решили рассказать о текущих базовых предложениях предприятия, которые пользуются большой популярностью у заказчиков и которые отлично зарекомендовали себя при эксплуатации в различных, порой неблагоприятных условиях — от месторождений крайнего севера и до пустынных земель южных регионов.

Так же стоит ещё раз отметить тот факт, что приведённые в данном материале модели прицепной техники являются базовыми, и по просьбе заказчика могут быть доработаны силами собственного конструкторского бюро Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов.

Все вопросы касательно моделей прицепной техники вы можете задать по телефону бесплатной «горячей» линии **8-800-200-02-74** или, для звонков из-за рубежа — по телефону **8 (351) 267-20-10** и на сайте www.cmzap.ru

Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-9990-074-01



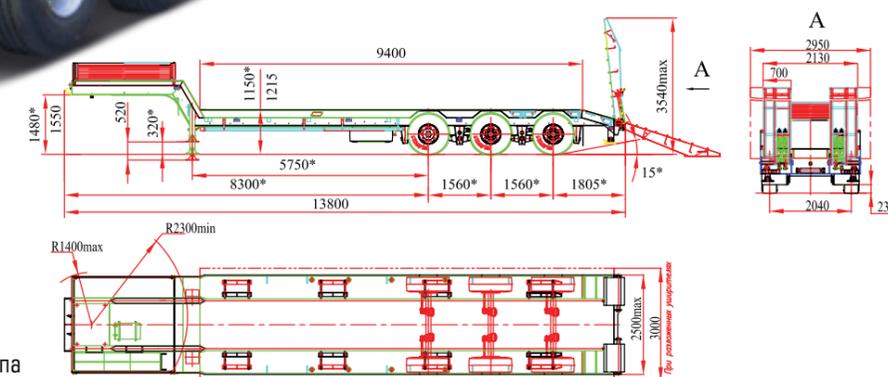
*Размеры при полной массе полуприцепа

Масса перевозимого груза	60000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	15000 кг
Полная масса полуприцепа	75000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	21000 кгс
Нагрузка на дорогу через шины	54000 кгс
Число колёс	12+2 шт
Шины	12.00-20 н.с. 20
Диаметр сцепного шкворня	88,9 мм (3,5 д.)
Угол въезда по трапам	18°
Максимальная скорость	60 км/ч



ЧМЗАП-99064-081-К

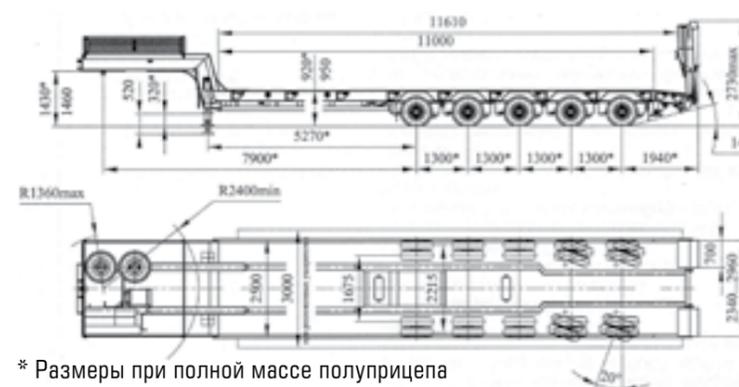
Масса перевозимого груза	37300 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	10000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	17000 кгс
Нагрузка на дорогу через шины	30300 кгс
Число колёс	6+1 шт
Шины	385/65 R22,5
Диаметр шкворня, дюйм (мм)	3,5 (88,9)
Угол въезда по трапам	15°
Максимальная скорость	70 км/ч



* Размеры при полной массе полуприцепа

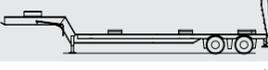
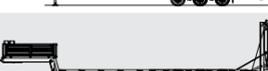
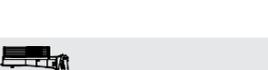
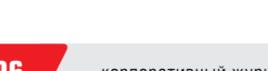
ЧМЗАП-99904-011 НУ

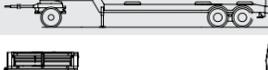
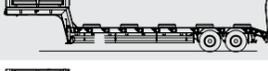
Масса перевозимого груза	61500 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	16000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	23500 кгс
Нагрузка на дорогу через шины	54000 кгс
Число колёс	20+2 шт
Шины	235/75R17,5 141J
Угол въезда по трапам	13°
Максимальная скорость	60 км/ч



* Размеры при полной массе полуприцепа

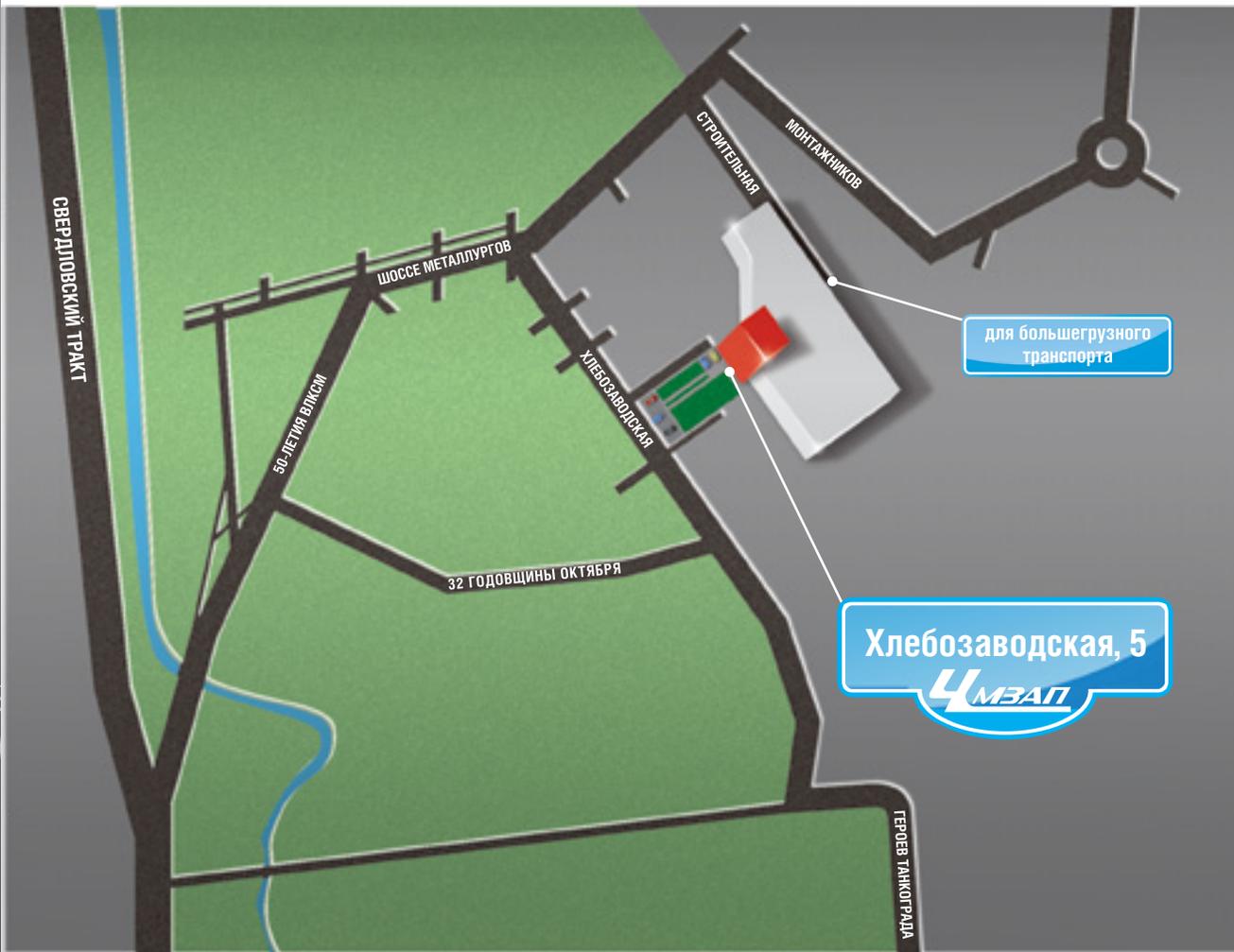


Чертеж	Модель	Специфика-ция	Подвеска	Грузопод-тн.	Шины	Габариты платформы	Погрузоч. высота при полной массе, мм.	Доп. оборудование
	ЧМЗАП-938530	037УУБ2	рессорная	24,00	235/75R 17,5	11405x2500 (3000)	885	мех.трапы
	ЧМЗАП-938530	037УК2	рессорная	24,0	235/75R 17,5	8500x2500 (3000)	885	мех.трапы
	ЧМЗАП-938530	033 032	рессорная	26,2	235/75R 17,5	7600x2500 7600x3000	885	мех.трапы
	ЧМЗАП-938530	030MTV	рессорная	24,0	235/75R 17,5	7600x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	037НРК	рессорная	25,0	235/75R 17,5	6000 + 4000x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	037НР	рессорная	25,0	235/75R 17,5	9000+4000x500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	042-02	рессорная	38,0	235/75R 17,5	11800x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	046MTV	рессорная	37,0	235/75R 17,5	11800x3000	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-990640	052G45	рессорная	45,0	235/75R 17,5	10600x2500 (3000)	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-990640	042G45	рессорная	45,0	235/75R 17,5	11800x2500 (3000)	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-990640	046G45	рессорная	45,0	235/75R 17,5	11800x2500 (3000)	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-93262	010КП1	рессорная	9,0	235/75R 17,5	8000x3000	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	052MT2	рессорная	38,0	235/75R 17,5	9300x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП 99903	033 032MT	пневматическая	54,00 53,50	235/75R 17,5	11400x2500 (3000) 11740x3000 (3500)	920	мех. трапы
	ЧМЗАП 99903	015	пневматическая	53,0	235/75R 17,5	14645x3000	920	мех. трапы
	ЧМЗАП-999040	011НУ	пневматическая	61,5	235/75R 17,5	11000x2500 (3000)	920	мех. трапы
	ЧМЗАП-999020	012	пневматическая	70,0	235/75R 17,5	11900x2500 (3000)	950	мех. трапы
	ЧМЗАП-93371	010-03	рессорная	33,0	235/75R 17,5	12200/ 13400/ 14600/ 15800/ 17000/ 18200/ 19400x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-93371	020	пневматическая	50,0	235/75R 17,5	6500+ 4735x2500 (3000)	600	—
	ЧМЗАП-938530	013-02	рессорная	26,2	10,00R20	7040x2500	1135	мех. трапы

Чертеж	Модель	Специфика-ция	Подвеска	Грузопод-тн.	Шины	Габариты платформы	Погрузоч. высота при полной массе, мм.	Доп. оборудование
	ЧМЗАП-938530	022-01	рессорная	26,2	10,00R20	7040x3000	1135	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	013-02УШ2	рессорная	30,0	11,00R20	7040x2500 (3000)	1150	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	013-36	рессорная	20,5	10,00R20	10000x2500	1135	мех. трапы
	Подкатная тележка ЧМЗАП-837900	020	рессорная	8,4	10,00R20	—	—	—
	ЧМЗАП-990640	070/075	рессорная	39,8	11,00R20	10000x3000	1200	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	075КУД	рессорная	35,7	10,00R20	12750x2500 (3000)	1135	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	080К	рессорная	37,3	385/65R22,5	9400x2500 (3000)	1150	мех. трапы
	ЧМЗАП-933700	010	балансирная	36,7 (max 39,7)	1025x420-457	5800x3150	750	мех. трапы
	ЧМЗАП-99865-01	012	балансирная	39,4	1025x420-457	7480x3150	1170	мех. трапы
	ЧМЗАП-99865-01	012ДП1	балансирная	39,0	1025x420-457	11000x3150	1170	мех. трапы
	Прицеп ЧМЗАП-839810	013	балансирная	42,6	1025x420-457	7480x3150	1170	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	052ДП	рессорная	65,0	14,00-20	10800x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	052М	рессорная	65,0	14,00-20	8500x3150	1300	мех. трапы
	Прицеп ЧМЗАП-8993	010	балансирная	60,0	1025x420-457	33000	1455	для перевозки мостовых пролетов
	Прицеп ЧМЗАП-839910	012	рессорная	65,0	14,00-20	6810x3150	1300	мех. трапы
	Прицеп ЧМЗАП-839920	011	рессорная	80,0	14,00-20	9310x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-99865-01	053	рессорная	41,0	12,00-20	10070x2500 (3000)	1225	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	073-01	рессорная	60,0	12,00-20	9190x2500 (3150)	1225	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	071	рессорная	70,0	14,00-20	9190x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	070	рессорная	72,0	14,00-20	13000x3000 (3150)	3300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	072	рессорная	70,0	14,00-20	12000x3150	1300	мех. трапы

Екатеринбург

Аэропорт



центр
Челябинска

Тракторозаводский р-н
Челябинска



ОАО «УРАЛВТОПРИЦЕП»
454038, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5

8-800-200-02-74

звонок из России бесплатный

международный номер: +7 (351) 267-20-10

sales@cmzap.ru • www.cmzap.ru (чмзап.рф)