

Прицепная Техника

№039



Корпоративный журнал ОАО «Уралавтоприцеп»



Северные вахты тяжеловозов ЧМЗАП

ОНИ ТАМ, ГДЕ КОНЧАЮТСЯ ДОРОГИ



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ПОКУПАТЕЛИ И ЗАКАЗЧИКИ!

В этом номере мы подводим итоги 2011 года. Из материала Вы узнаете о наиболее важных событиях и достижениях прошедшего года. Это модернизация производства, участие в крупнейших специализированных выставках, новые разработки и многое другое.

А о последней разработке конструкторского отдела Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов – полуприцепе с раздвижной рамой и отстёгивающимся гусаксом читайте в рубрике «Новости». Также в рубрике представлен новый бортовой полуприцеп и много другой интересной информации.

В рубрике «Товар лицом» мы рассказываем о тяжеловозе, который способен работать в самых сложных дорожных и климатических условиях. Первая партия полуприцепов ЧМЗАП 9990 по спецификации 070-КБ была изготовлена по заказу Газпрома в конце 2010 года и отправлена на Север. За время эксплуатации полуприцепы ЧМЗАП 9990-070-КБ получили отличные характеристики, и только положительные отзывы потребителей. Об основных технических параметрах этой модели и конструкционных особенностях полуприцепа Вы узнаете из нашего материала.

Также в этом номере в рубрике «Детальный разбор» мы даем полную информацию о подвесках производства ЧМЗАП. Ходовой агрегат в составе рессорной балансирной подвески и колесных осей – эксклюзивная разработка ЧМЗАП, а собственное осевое производство – один из козырей завода «Уралавтоприцеп». Проведенные испытания и многолетний опыт эксплуатации показали, что ходовой агрегат, устанавливаемый на полуприцепах ЧМЗАП, самый долговечный в СНГ.

В следующих выпусках журнала мы расскажем о других технологических особенностях и преимуществах нашей техники и постараемся ответить на все интересующие Вас вопросы.

**Успехов Вам
и процветания вашему делу!**

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

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|-----------|
| Полуприцепы ЧМЗАП отправляются на разработку нефтегазового месторождения | 4 |
| Новый полуприцеп – металловоз | 5 |
| Новый полуприцеп – металловоз ЧМЗАП 99065-033-ХП1 приходит на смену предыдущей модели ЧМЗАП 99065-033. Он будет запущен в серийное производство в ближайшее время. | |
| Новый бортовой полуприцеп | 6 |
| Новый полуприцеп с раздвижной рамой и отсоединяемым гусакom | 7 |
| Новый полуприцеп ЧМЗАП 93371-030 прошёл последние испытания, и готовится к отправке к заказчику. | |
| ЧМЗАП подвёл итоги 2011 года | 10 |
| Прошедший 2011 год для Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов был удачным и принёс много побед и новых достижений. Предприятие завершило его с хорошими результатами и новыми перспективными планами на будущее. | |
| Тяжеловоз для бездорожья | 14 |
| Сегодня в Россию ввозится большое количество европейской прицепной техники, как новой, так и подержанной. И если на магистральных перевозках она составляет существенную конкуренцию полуприцепам российского производства, то на бездорожье «европейцы» сдают свои позиции, уступая более проходимым, рассчитанным на экстремальные нагрузки отечественным тяжеловозам. | |
| Запчасти ЧМЗАП | 17 |
| Новый Рубикон | 22 |
| ЧМЗАП приступил к выпуску металлоконструкций | |
| Каталог актуальных моделей | 24 |



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

Январь, 2012 №39

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»;
Иванов А. А.

Отдел рекламы:

т./ф. (351) 210-01-78, 210-01-79

Тираж номера: 15 000 экз.

Отпечатано:

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

Заказ:

Распространение:

адресная рассылка

Электронная версия журнала:

www.cmzap.ru

Полуприцепы ЧМЗАП отправляются на разработку нефтегазового месторождения



Полуприцепы ЧМЗАП отправляются в Новый Уренгой для работы на новом нефтегазовом месторождении. Это очередной крупный заказ, поступивший от нефтяников за последнее время.

Низкорамные полуприцепы с раздвижной рамой, универсальные среднерамные тяжеловозы с кониками, бортовые двухосные полуприцепы-трубовозы ЧМЗАП99065-038БАК и новые трёхосные бортовые полуприцепы с дополнительными топливными баками ЧМЗАП 99065-020БТК-3 – партия нашей техники предназначена для решения всех

производственных задач, связанных с перевозкой грузов на объектах бурения.

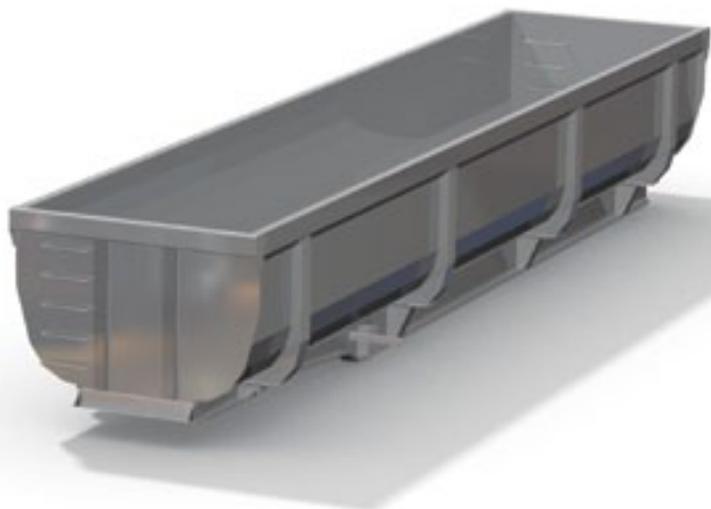
Проект по разработке Уренгойского месторождения рассчитан на три года, в течение которых предстоит построить 20 эксплуатационных скважин.

Полуприцепы ЧМЗАП будут эксплуатироваться в экстремальных климатических и дорожных условиях. Учитывая сложность предстоящей работы, заказчик остановил свой выбор именно на нашей технике, отлично понимая, что по ходовым качествам и надёжности в условиях Крайнего Севера альтернативы ей нет.



Новый полуприцеп – металловоз

Новый полуприцеп – металловоз ЧМЗАП 99065-033-ХП1 приходит на смену предыдущей модели ЧМЗАП 99065-033. Он будет запущен в серийное производство в ближайшее время.



Новый полуприцеп имеет ряд преимуществ, по сравнению со своим предшественником. Как отметил заместитель главного конструктора Леонтий Давидович Беккер: «Раньше в производстве полуприцепа – металловоза сначала изготавливалось шасси полуприцепа. На него впоследствии наварились борта и другие детали и узлы кузова. В разработке новой модели была поставлена задача сделать кузов съемным. Новинка ЧМЗАП 99065-033-ХП1 имеет кузов half-pipe, в поперечном сечении такой же, как на самосвальных полуприцепах «Носорог», с разницей в том, что задний борт не откидной и имеет технологический люк. В результате резко снижается номенклатура деталей, трудоёмкость изготовления сокращается на 25-30%. Собственная масса полуприцепа снизилась на 300 кг»

Съемный кузов дает возможность потребителям оставлять его на пунктах сбора металлолома, а затем, по мере наполнения приезжать и забирать. Также новый полуприцеп стал более ремонтпригодным и функциональным. То есть при необходимости кузов можно снять, а шасси использовать по другому назначению.

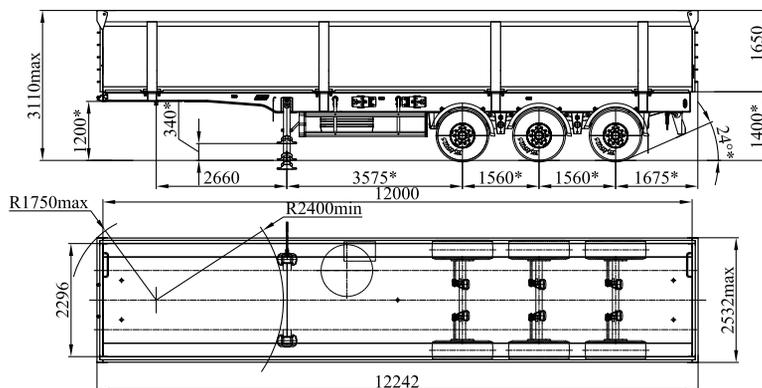
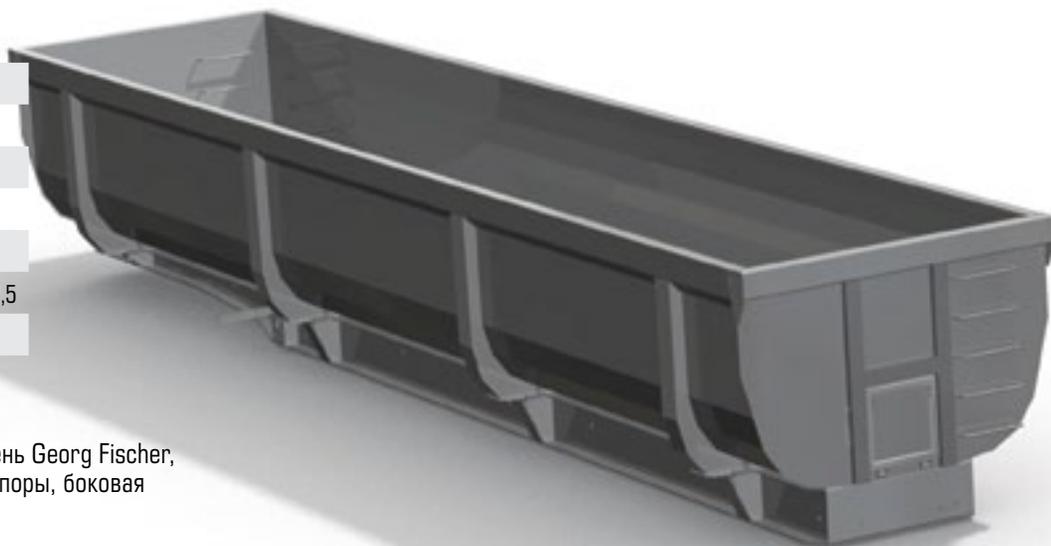


Схема полуприцепа-металловоза ЧМЗАП-99065-033-ХП

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

| | |
|------------------------------------|-------------|
| Масса перевозимого груза, кг | 29 000 |
| Снаряженная масса полуприцепа, кг | 10 000 |
| Нагрузка на ССУ, кгс | 15 000 |
| Нагрузка на дорогу через шины, кгс | 24 000 |
| Количество колес, кг | 6+1 |
| Шина | 385/65R22,5 |
| Максимальная скорость, км/час | 90 |
| Объем кузова, куб.м. | 56 |

Дополнительные устройства: технологический люк в заднем борте, шкворень Georg Fischer, опорное устройство JOST, противооткатные упоры, боковая защита, инструментальный ящик «SUER».



Новый бортовой полуприцеп

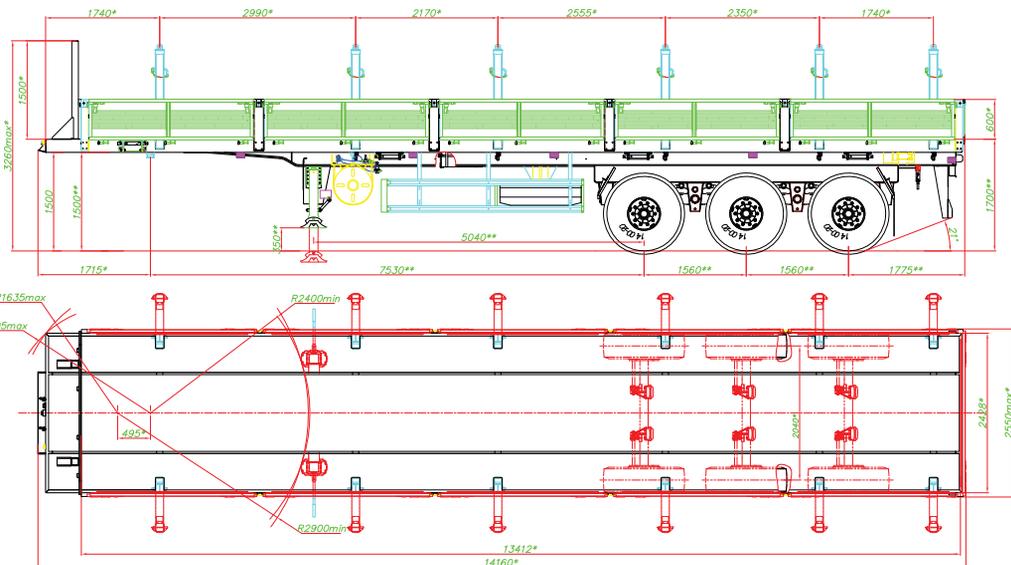
ЧМЗАП 99065-038 БТК-3

Новый бортовой полуприцеп ЧМЗАП 99065-038БТК-3 изготовлен по заказу нефтедобывающей компании и является очередной модификацией востребованного нефтяниками трубовоза семейства ЧМЗАП 99065-038.

Полуприцеп имеет грузоподъемность 35 тонн, масса снаряженного полуприцепа 10 тонн, нагрузка на ССУ тягача 15 тонн, нагрузка на дорогу через шины 30 тонн. На этой модели

полуприцепа установлены шины 14,00-20, нормой слойности 22 с внедорожным протектором.

Полуприцеп оборудован раздвижными телескопическими кониками в количестве 12 штук. В комплектацию бортового полуприцепа входят два дополнительных топливных бака объемом 250 литров каждый. Это особенно актуально при эксплуатации техники вдали от федеральных трасс и автозаправочных станций.



НОВЫЙ ПОЛУПРИЦЕП с раздвижной рамой и отсоединяемым гусаком

*Новый полуприцеп
ЧМЗАП 93371-030 прошёл
последние испытания,
и готовится к отправке
к заказчику.*



Новая разработка Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов – низкорамный полуприцеп с раздвижной рамой и отсоединяемым гусакom предназначен для перевозки крупногабаритной колёсной и гусеничной техники массой до 35 тонн в раздвинутом и 48 тонн в сдвинутом положении грузовой платформы. Платформа является многофункциональной. Для перевозки колёсной гусеничной техники предусмотрены специальные ниши, которые позволяют снизить габарит по высоте. При

перевозке гусеничной техники ниши закрываются металлическими настилами. Полуприцеп оборудован флажковыми усилителями грузовой платформы и облегченными трапами, раздвигаемыми по ширине. Заезд техники осуществляется спереди, после отстыковки гусачной части полуприцепа.

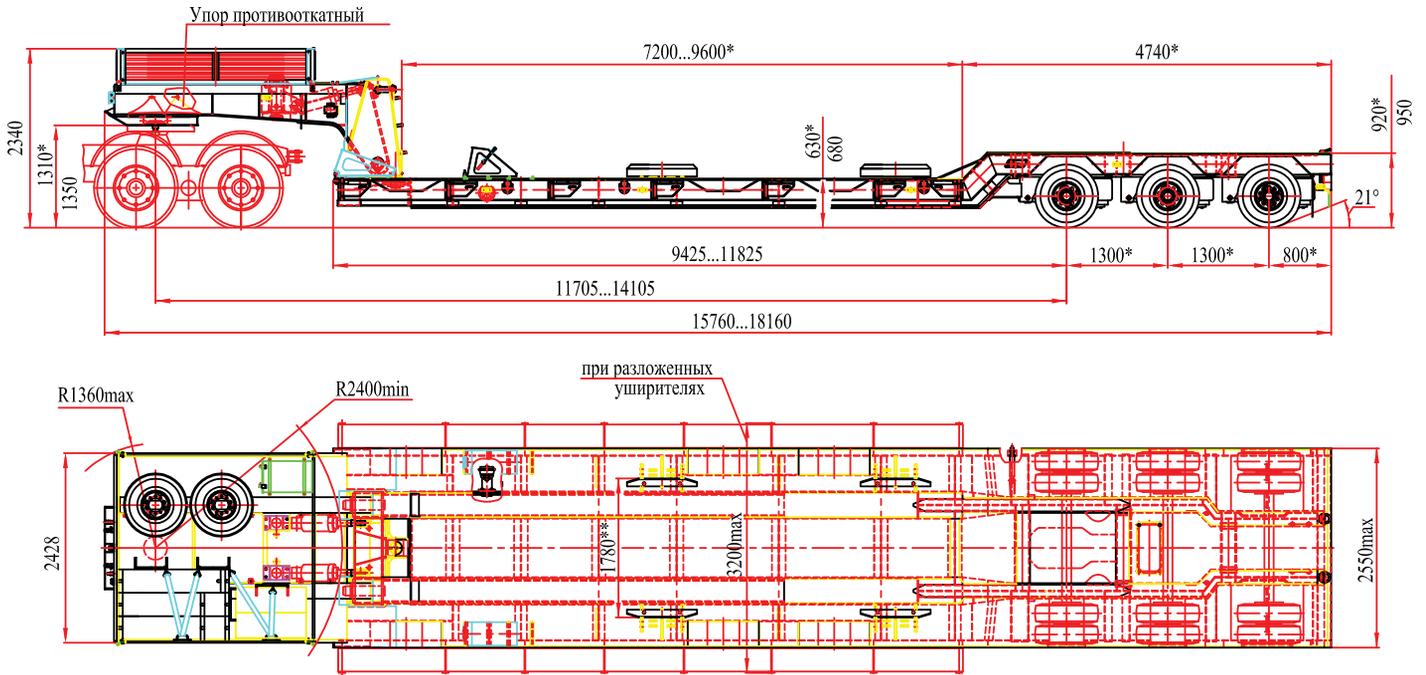
Полуприцеп оборудован системой безопасности EBS-E фирмы WABCO, обеспечивающей надёжную работу тормозной системы. В состав этой системы входит специальное устройство Smart Board, кото-

рое осуществляет контроль широкого диапазона функций и состояния полуприцепа. Подвеска на полуприцепе BPW пневматическая трёхосная, последняя ось самоустанавливающаяся.

Новый полуприцеп ЧМЗАП 93371-030 успешно прошёл заводские испытания, в ходе которых была проверена работоспособность отсоединяемого гусака, раздвижка и сдвижка платформы, а также были проведены пробеговые испытания с балластным грузом.



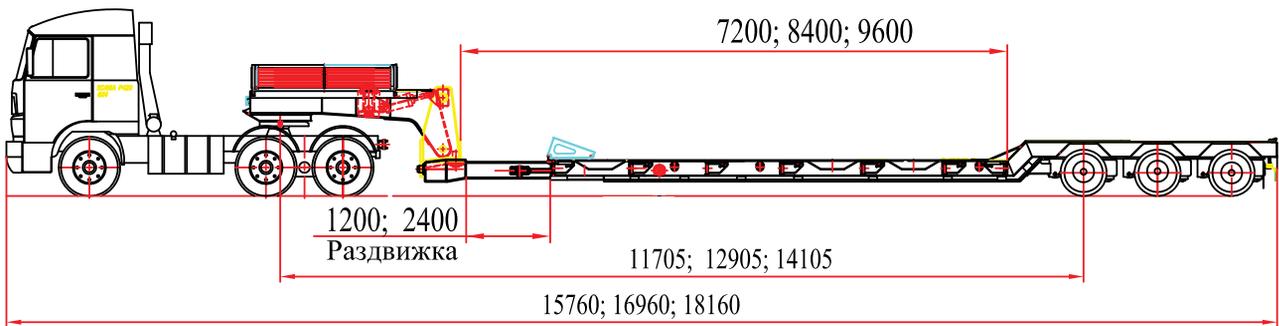
Схема полуприцепа ЧМЗАП 93371-030



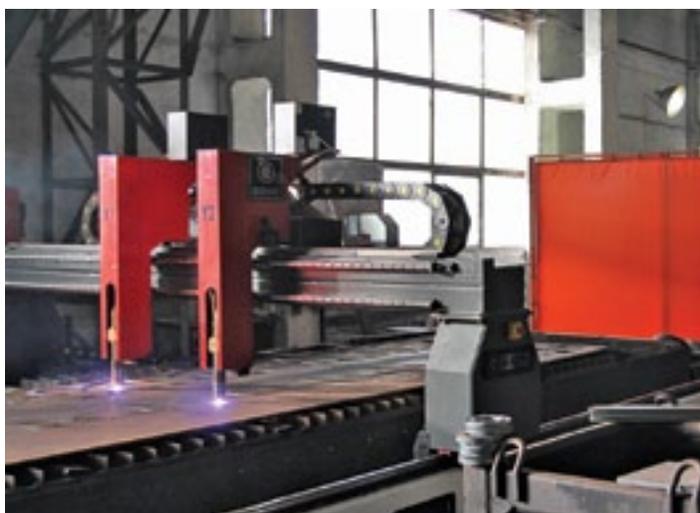
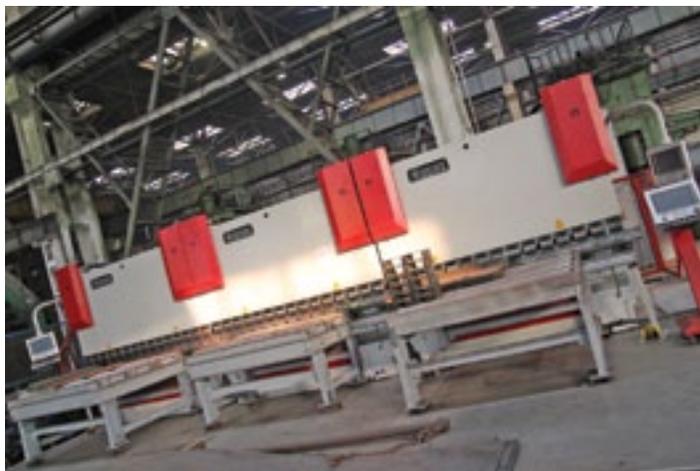
*Размеры для полуприцепа полной массой.

**Кроме указанного размера отбойные брусья могут быть установлены с размерами 1900, 2020, 2150мм.

Полуприцеп в раздвинутом состоянии



ЧМЗАП подвёл итоги 2011 года



Взятый в начале года курс на повышение производительности труда и значительное увеличение выпускаемой продукции позволил заводу увеличить свою долю на рынке прицепной техники и по многим показателям еще дальше оторваться от своих конкурентов. А возможности для этого у ЧМЗАП, конечно же, есть. Ведь завод располагает большими производственными площадями, как говорится — есть, где развернуться.

Новое оборудование и новые разработки

В уходящем году удалось многое сделать в рамках выполнения долгосрочного плана по полной модернизации производства. Было закуплено дорогостоящее импортное оборудование: машина плазменной резки, уникальные кромкогибы, ленточная пила, дополнительные сварочные аппараты. В ближайших планах — приобретение второй покрасочной камеры, а также еще одной камеры для дробеструйной обработки рам полуприцепов и прицепов.

Современное оборудование позволило не только повысить качество и технологичность, но

и дало новые возможности для усовершенствования прицепной техники ЧМЗАП. Металлические заготовки гнут новые кромкогибы, причем «лучше прежнего». Если раньше конструкция кузова состояла из двух элементов, то теперь она цельная. Закупленные за рубежом кромкогибы способны гнуть металлические листы до 9 метров в длину. Теперь с их помощью будут изготавливаться кузова не только самосвальных полуприцепов, но и металловозов.

Новый полуприцеп — металловоз ЧМЗАП 99065-033-ХП1 приходит на смену предыдущей модели ЧМЗАП 99065-033. Теперь металловоз имеет кузов half-ripe, в поперечном сечении такой же, как на самосвальных полуприцепах «Носорог».

В целом же конструкторским отделом завода в 2011 году было разработано свыше 160-ти моделей прицепной техники. Это и отработка спецзаказов, и создание совершенно новых образцов. В частности был разработан семиосный полуприцеп с раздвижной рамой — такого в России еще не выпускают. Он способен перевозить длинномерные несущие грузы длиной до 30 метров и массой до 80 тонн!

Что касается спецзаказов, то в прошедшем году было отработано 152 заявки, то есть

ПРОШЕДШИЙ 2011 ГОД ДЛЯ ЧЕЛЯБИНСКОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРИЦЕПОВ БЫЛ УДАЧНЫМ И ПРИНЁС МНОГО ПОБЕД И НОВЫХ ДОСТИЖЕНИЙ. ПРЕДПРИЯТИЕ ЗАВЕРШИЛО ЕГО С ХОРОШИМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ И НОВЫМИ ПЕРСПЕКТИВНЫМИ ПЛАНАМИ НА БУДУЩЕЕ.

в месяц конструкторский отдел выдавал от 10 до 16 моделей. Работать под клиента и в оптимальные сроки выпускать такое количество полуприцепов с учётом индивидуальных требований клиентов может далеко не каждое предприятие.

Полуприцепы для Российской Армии – заказ первостепенной важности

Продолжается работа по линии Министерства обороны. Как отметил Генеральный директор ОАО «Уралавтоприцеп» Валерий Иванович Филатов: «Выполнение Гособоронзаказа для нас является приоритетной задачей! Большой опыт создания образцов для Российской Армии, а это 55-летний стаж работы, позволяет Челябинскому машиностроительному заводу автомобильных прицепов разрабатывать новые полуприцепы с учетом специальных требований военных. В этом году был разработан новый полуприцеп под тягач УРАЛ, который уже прошел успешные испытания на военном полигоне в Бронницах. Аналогичная работа идет и с КАМАЗом. Прорабатывается возможность создания принципиально нового автопоезда, аналогов ко-

торому в России нет. Он будет перевозить сразу несколько единиц боевых машин».

Фавориты выставочного сезона 2011 года

Интересно и насыщенно прошел для предприятия выставочный сезон. В этом году «Уралавтоприцеп» принял участие в восьми крупнейших специализированных выставках: «Госзаказ 2011», «Строительная Техника и Технологии'2011», «Интерполитех – 2011», «Дорога», и «Комтранс-2011», прошедшие в Москве, «Сургут. Нефть и газ-2011» в Сургуте, «Строительство 2011» в Челябинске, «Строительная техника, оборудование и сервис. Урал 2011» в Екатеринбурге.

И если 2010 год для предприятия прошёл под знаком «Носорога» – самосвального полуприцепа, который из новинки быстро выбился в лидеры продаж, то в этом году участником большинства выставок стал малогабаритный коммунальный прицеп ЧМЗАП 8358. Эта модель разрабатывалась для перевозки малогабаритной дорожно-строительной техники (асфальтовых катков, разметчиков дорог, минипогрузчиков типа МКСМ).



Тяжеловозы ЧМЗАП на смотре техники Министерства Обороны, 2011 г.



Полуприцепы ЧМЗАП на выставке в Бронницах, 2011 г.



Компактный и маневренный, он идеально подходит для перевозки малогабаритной коммунальной техники, а также другого груза соответствующего веса и параметров. Потребители, изучив технические характеристики, сами определяют, как и где использовать прицеп. Его покупали для перевозки передвижной котельной, обогревающей пачеки, использовали в качестве эвакуатора легковых машин, перевозили на нем различные хозяйственные грузы. Этот «малыш» выпускается в двух основных спецификациях: грузоподъемностью 9,5 тонн с длиной грузовой платформы 7 метров и грузоподъемностью 7 тонн с длиной грузовой платформы 5 метров. На выставках малогабаритный прицеп ЧМЗАП оказывался вне конкуренции, аналогичных экспонатов не было.

Что касается тяжеловозной техники, то несомненным



Полуприцепы ЧМЗАП на выставке СТТ-2011



Полуприцепы ЧМЗАП на испытаниях в Бронницах

флагманом продаж этого года стал полуприцеп ЧМЗАП-99904-011НУ – 60-тонный пятиосный трал на пневмоподвеске ВРW с уширителями грузовой платформы.

Оправдывая доверие

В 2011 году техника ЧМЗАП не раз выигрывала тендеры крупнейших компаний, каждый раз доказывая свое качество и преимущества в конкурентной борьбе. Как отметил директор по продажам ОАО «Уралавтоприцеп» Дмитрий Сотников: «В настоящий момент мы плодотворно сотрудничаем с такими крупнейшими компаниями, как Газпром, Лукойл, Транснефть,

ФСК ЕЭС и многими другими. Только за последний месяц мы выполнили несколько заказов Газпрома на поставку тяжеловозных тралов. В тендерах на их поставку участвовало сразу несколько крупнейших производителей спецтехники. Предприятие «Уралавтоприцеп» стало победителем, ведь качество и надежность нашей техники уже неоднократно проверены. Также партии полуприцепов ЧМЗАП были изготовлены для обслуживания объектов ФСК ЕЭС. В 2012 году это сотрудничество продолжится. Доверие со стороны государственных структур и крупнейших нефтедобывающих компаний заслужено многолетней безупречной работой завода «Уралавтоприцеп».



Прицеп ЧМЗАП 8358 на выставке СТТ-2011

Тяжеловоз для бездорожья



Специально для перевозки различных типов грузов по труднопроходимой местности завод «Уралавтоприцеп» разработал тяжеловоз с повышенной высотой грузовой платформы ЧМЗАП 9990-070КБ грузоподъемностью 70 тонн. Эта модель была впервые выпущена в декабре 2010-го в рамках выполнения крупного спецзаказа Газпрома. Для повышения выносливости в условиях полного бездорожья Крайнего Севера полуприцеп изготовлен в усиленном варианте.

Рама полуприцепа трёхлонжеронная. То есть, в отличие от серийных моделей, в конструкции которых применяются два лонжерона, на этой модели предусмотрен дополнительный несущий лонжерон по центру, что обеспечивает большой запас прочности.

По сравнению с базовой моделью ЧМЗАП 9990-070, на основе которой был разработан тяжеловоз

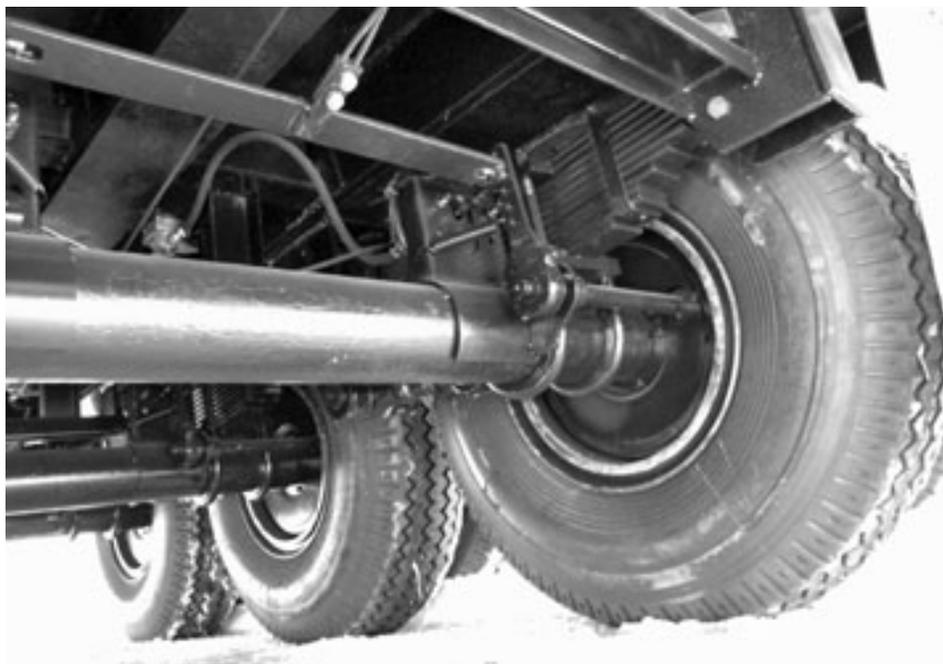
ЧМЗАП 9990-070КБ, новинка стала более функциональной.

Для перевозки труб и других длинномерных грузов полуприцеп оснащен прорезиненными вставными кониками. В случае необходимости перевозки труб большого диаметра возможна комплектация тремя съемными ложементами с раздвижными кониками специальной конструкции.

В комплектацию полуприцепа ЧМЗАП 9990-070КБ входят съемные борта (высота на платформе – 620 мм, высота на гусাকে – 400 мм) и контейнерные замки для перевозки всех типов контейнеров, а также опорное устройство «JOST», боковая защита «SUER», инструментальный ящик «SUER», подъёмник запасного колеса и упоры для техники.

Трапы на полуприцепе механические с пружинным помощником подъема-опускания. Они также выполнены не в серийном, а усиленном варианте с более прочными несущими

СЕГОДНЯ В РОССИЮ ВВОЗИТСЯ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ЕВРОПЕЙСКОЙ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ, КАК НОВОЙ, ТАК И ПОДДЕРЖАННОЙ. И ЕСЛИ НА МАГИСТРАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ОНА СОСТАВЛЯЕТ СУЩЕСТВЕННУЮ КОНКУРЕНЦИЮ ПОЛУПРИЦЕПАМ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА, ТО НА БЕЗДОРОЖЬЕ «ЕВРОПЕЙЦЫ» СДАЮТ СВОИ ПОЗИЦИИ, УСТУПАЯ БОЛЕЕ ПРОХОДИМЫМ, РАССЧИТАННЫМ НА ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ НАГРУЗКИ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ТЯЖЕЛОВОЗАМ.





Съемные ложементы с раздвижными кониками



лонжеронами. Угол въезда по трапам составляет 18 градусов.

На полуприцепе ЧМЗАП 9990-070КБ нагрузка на ось составляет 21 тонну, по желанию заказчика могут быть установлены и оси BPW, но в этом случае грузоподъемность тяжеловоза будет снижена. Тяжеловоз оборудован пневматической двухпроводной рабочей тормозной системой.

На гусাকে имеется бортовая площадка для хранения принадлежностей полуприцепа и тягача.

Полуприцепы этой модели эксплуатируются в условиях резких перепадов температур, высокой влажности, отсутствия дорог и сервисных центров. Потребители оценили такие преимущества тяжеловоза как прочность рамы, циклическая выносливость рессор, удобство погрузки, размещения и крепления груза, а также минимальные затраты на техническое обслуживание.



ЗАПЧАСТИ ЧМЗАП

Запчасти ЧМЗАП стали выпускать в большем объеме, по сравнению с прошлым годом. Предприятие увеличило объем запчастей на складе готовой продукции. Это позволило гораздо быстрее выполнять заявки потребителей, у которых возникла необходимость купить запчасти ЧМЗАП. А владельцы нашей прицепной техники получили возможность произвести ремонт в более короткие сроки и, не опасаясь долгого простоя в ожидании заказа, устанавливать на полуприцепы не поддельные запчасти, которые продаются в ближайшем сервисном центре, а «родные». Преимуществом же использования именно оригинальных запчастей является, в первую очередь, качество: ресурс запчастей от завода производителя на порядок выше, чем у поддельных аналогов. А брак, довольно часто встречающийся среди поддельных запчастей, приводит в конечном итоге не только к серьезным и дорогостоящим поломкам сложных узлов и механизмов, но и к авариям в пути.

Запчасти ЧМЗАП насчитывают более 2000 наименований. Такой широкий





ассортимент оригинальных запчастей обеспечивает 100-процентную потребность в необходимых для ремонта и обслуживания деталях.

Запчасти ЧМЗАП — это широко востребованный товар, а потому продажа запчастей ЧМЗАП стала прибыльным бизнесом для многочисленных мелких фирм и организаций, которые зачастую делают их в кустарных условиях. Обезопасить себя от покупки некачественных подделок можно только обращаясь непосредственно на завод или в компании, имеющие документально подтвержденный статус официального дилера ОАО «Уралавтоприцеп».

Купить запчасти ЧМЗАП можно, оставив заявку по телефону бесплатной по России «горячей линии» **8-800-200-0274**.

Когда рессора «рулит»

Практика показывает, что надежность грузовых перевозок зависит от качества полуприцепов не меньше, чем от состояния седельного тягача. Ведь именно на полуприцеп приходится вся основная нагрузка, и именно его подвеска выдерживает основную тяжесть неровностей и ухабов на дорогах. От ходового агрегата полуприцепа зависят его проходимость, выносливость, надежность и срок безремонтной службы.

Выбирая тип подвески, необходимо учитывать условия эксплуатации полуприцепа. Если работать предстоит в сложных климатических и дорожных условиях, то в этом случае альтернативы рессорной подвеске нет. К примеру, при температуре минус сорок и ниже, вдали от федеральных трасс пневматика попросту «сдуется». Поэтому на нашем Севере, Сибири или Дальнем Востоке «европейцев» не очень жалуют. То же самое можно сказать и о полуприцепах из Китая, которые не выдерживают никакого сравнения с отечественной техникой. К примеру, Дальний Восток в свое время наводнили дешёвые полуприцепы из-за рубежа, которые очень скоро потребовали капитального ремонта или вовсе вышли из строя. В этой ситуации владельцы такой техники были вынуждены вспомнить старую русскую поговорку о том, что «скупой платит дважды» и обратиться

свое внимание на проверенные отечественные полуприцепы, лидерами из которых по праву считаются тяжеловозы ЧМЗАП.

Наша техника изначально разрабатывалась с учетом того, что эксплуатировать её придется отнюдь не на магистральных трассах Европы, а на бездорожье российской глубинки. И первым заказчиком полуприцепов ЧМЗАП стало Министерство обороны. Именно на военных полигонах прошли испытания ходовых агрегатов, разработанных конструкторами Челябинского машиностроительного завода. Сегодня ходовые агрегаты ЧМЗАП по конструктивным особенностям не разделяются на подвески военного или невоенного назначения. И для гражданских потребителей и для полуприцепов, изготавливаемых по заказу Министерства обороны, действует единый стандарт качества.



Ходовой агрегат в составе рессорной балансирующей подвески и колесных осей – эксклюзивная разработка ЧМЗАП, а собственное осевое производство – один из козырей завода «Уралавтоприцеп». Если при комплектации техники пневматической подвеской практически все отечественные производители, в том числе и наше предприятие устанавливают оси от европейских поставщиков, к примеру, BPW или Gigant, то при установке рессорной подвески многие производители применяют только китайские оси.

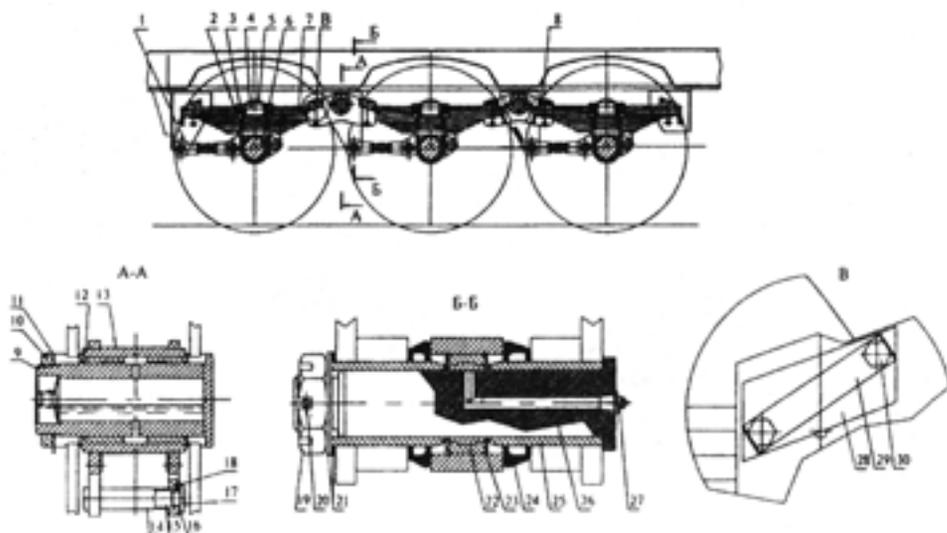
В то время как колесные оси ЧМЗАП – это эксклюзив. Они делаются из качественного уральского металла и проходят закалку в специальных печах.

По осевой нагрузке оси ЧМЗАП можно разделить на следующие группы:

1. Оси с нагрузкой до 6 тонн
2. Оси с нагрузкой 6–8 тонн
3. Оси с нагрузкой 8–10 тонн
4. Оси с нагрузкой 10–14 тонн
5. Оси с нагрузкой 16–24 тонны.

Последние рассчитаны на нагрузки, превышающие возможности лучших импортных аналогов. Любые другие оси импортного производства обладают меньшей несущей способностью.

Также оси ЧМЗАП выпускаются различных типоразмеров, в зависимости от тормозных механизмов, ширины колеи и типа подшипников.



На прочные оси крепятся рессоры, которые не содержат сложных узлов и отличаются простотой конструкции, высокой надежностью. Для примера рассмотрим схему шестирессорной балансирующей подвески трехосного полуприцепа-тяжеловоза ЧМЗАП 9990-070. Она состоит из следующих элементов:

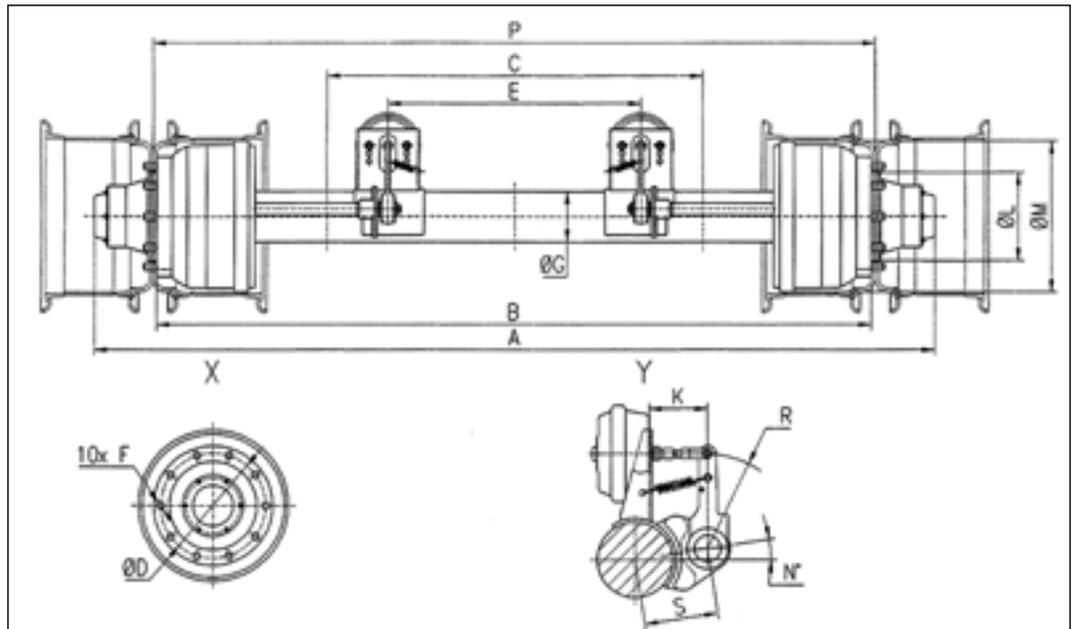
- 1 – штанга реактивная; 2-стремлянка; 3-гайка; 4-колюдка крепления рессоры; 5-буфер; 6-ось с колёсами и тормозами; 7 – рессора; 8-вкладыш; 9 – ось балансира; 1- гайка; 11 – шайба; 12 – кольцо; 13 – балансир; 14 – втулка распорная; 15 – болт; 16 – шайба стопорная; 17 – гайка; 18 – штифт; 19 – гайка; 20 – шплинт; 21 – шайба регулировочная; 22 – подшипник ШИС-50; 23 – кольцо стопарное; 24 – кольцо защитное; 25 – втулка; 26 – палец; 27 – маслѐнка; 28 – фиксатор; 29 – шайба стопорная; 30 – болт.



Отметим, что в колесных осях немаловажную роль играет подшипник, который позволяет ступице вращаться на балке оси. ОАО ЧМЗАП «Уралавтоприцеп» применяет в комплектации ходовых агрегатов подшипники от исключительно отечественных, проверенных годами поставщиков – Самарского и Волгоградского подшипниковых заводов. Надежность же каждого элемента подвески неоднократно испытана в самых сложных дорожных условиях.

Уравновешивание нагрузок между осями достигается механическими балансирными. Рессорная подвеска и устройство уравновешивания нагрузок балансирного типа обеспечивают полуприцепу хорошую плавность хода.

Проведенные испытания и многолетний опыт эксплуатации показали, что ходовой агрегат в составе колесных осей и рессорной балансирной подвески, устанавливаемый на полуприцепах ЧМЗАП, самый долговечный в СНГ.



| Обозначение | Диаметр ступицы | Акселерация | Прочность и жесткость | Масса | Тип кронштейна | Размеры, мм | | | | | | | | | | | | | | | Класс | Цена | История |
|-----------------|-----------------|-------------|-----------------------|-------|----------------|-------------|------|------|-----|-----|-------|-----|-----|-------|-----|---|------|-----|-----|----------|---------|------|---------|
| | | | | | | A | B | C | D | E | F | G | K | L | M | N | P | R | S | | | | |
| 803000-24100004 | 20,0 | 730 | 420 | 200 | Тип 30 | 2680 | 2280 | 1200 | 335 | 808 | M34x2 | 160 | 120 | 280,8 | 480 | 9 | 2305 | 200 | 155 | 10,00-20 | 1400-30 | 422 | 65 |



НОВЫЙ РУБИКОН

ЧМЗАП приступил к выпуску металлоконструкций



Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов приступил к выпуску строительных металлоконструкций. Новое направление для завода, это как в той поговорке, хорошо забытое старое. Ведь именно металлоконструкции были первой продукцией предприятия в самом начале его работы. О перспективах развития нового направления рассказал Генеральный директор ОАО «Уралавтоприצע» Валерий Иванович Филатов.

Валерий Иванович, скажите, чем было обосновано решение о выпуске металлоконструкций?

Советом директоров в конце 2011 года было принято решение о начале производства металлоконструкций. Это историческое событие – ведь ЧМЗАП изначально был основан в 1943 году как Бакальский завод металлоконструкций, который выпускал конструкции для доменных печей Челябинского металлургического завода. Таким образом, мы возвращаем его статус-кво. Решение было обосновано необходимостью расширить наше присутствие на рынке и привлечь дополнительный сегмент потребителей. В ближайшей перспективе планируются серьезные капиталовложения в развитие нового направления.

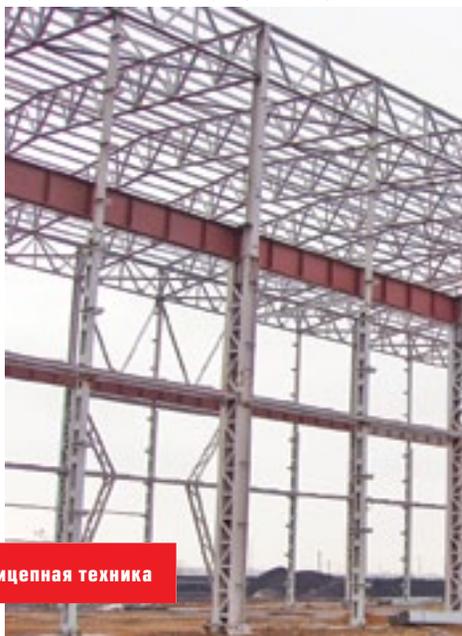
Что уже было сделано в рамках реализации нового проекта?

Первые пробные партии металлоконструкций были выпущены в августе 2011-го. Прошло полгода и сегодня можно с уверенностью сказать, что новое производство, ставшее звеном завода «Уралавтоприצע» окрепло и показало уверенный рост.

Первые сто тонн металлоконструкций мы отгрузили на Север в Новый Уренгой. Из них были смонтированы лестницы, площадки для обслуживания и эстакады для Газпрома. Качество наших изделий получило высокую оценку, поступили новые заявки. В настоящее время мы выполняем заказ на партию таких же металлоконструкций. К лету планируем выйти на значительные объемы.

За счёт каких резервов, производственных и кадровых, удалось запустить новое производство?

Если на первоначальном этапе существовали проблемы с кадрами, то в настоящее время на производственном участке металлоконструкций сформирован свой штат контролёров, приступил к работе главный технолог. Для работы над проектом приняты специалисты и рабочие с опытом работы на других предприятиях, выпускающих аналогичную продукцию. За время, прошедшее с выпуска первой партии металлоконструкций, был переоборудован цех, закуплено сварочное оборудование. Заготовки поставляют прессово-заготовительный цех, в котором несколько месяцев назад заработала новая машина плазменной резки и кромогибы. Налажен и процесс окраски металлоконструкций. Для этой цели были выделены отдельные площади. Окрашивание осуществляется безвоздушным методом, при этом наносится 2 слоя грунтовок и 2 слоя эмалей. Хотя обычно заводы изготовители красят только два слоя, а последующее окрашивание осуществляется уже после монтажа металлоконструкций. В будущем мы планируем выпускать металлоконструкции и более сложных конфигураций, которые используются для монтажа производственных зданий и складских помещений.





ОСНОВАН
В 1747 Г.



БАРАНЧИНСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД

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

ВСЕ ВИДЫ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ И ГЕНЕРАТОРОВ



Дизель-
электростанции
8–315 кВт

Синхронные
генераторы
8–315 кВт

Асинхронные
электродвигатели
18–630 кВт

8-800-200-02-73

звонок из России бесплатный

КАТАЛОГ

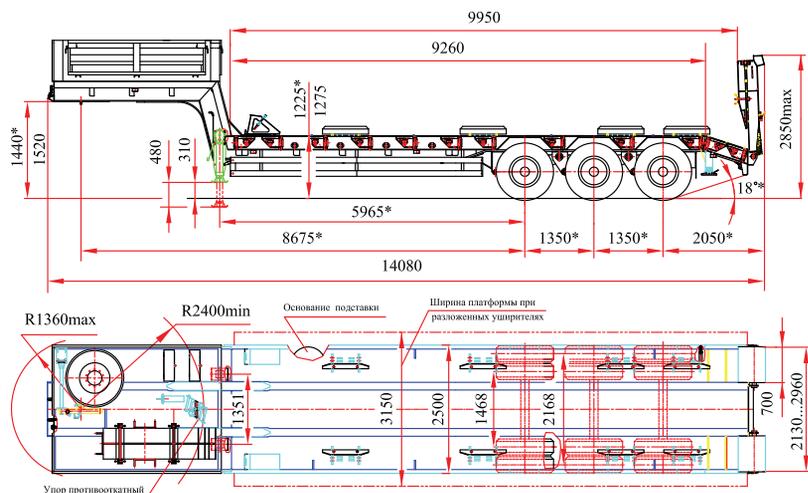
актуальных моделей

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 отдела 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-9990-073-01 НС



*Размеры при полной массе полуприцепа

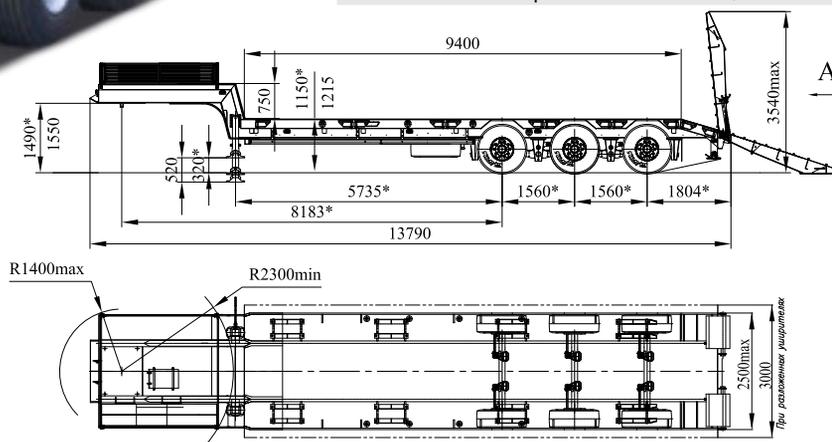
| | |
|---|------------------|
| Масса перевозимого груза | 60000 кг |
| Масса снаряжённого полуприцепа | 15000 кг |
| Полная масса полуприцепа | 75000 кг |
| Нагрузка на седельное устройство тягача | 21000 кгс |
| Нагрузка на дорогу через шины | 54000 кгс |
| Число колёс | 12+2 шт |
| Шины | 12.00-20 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

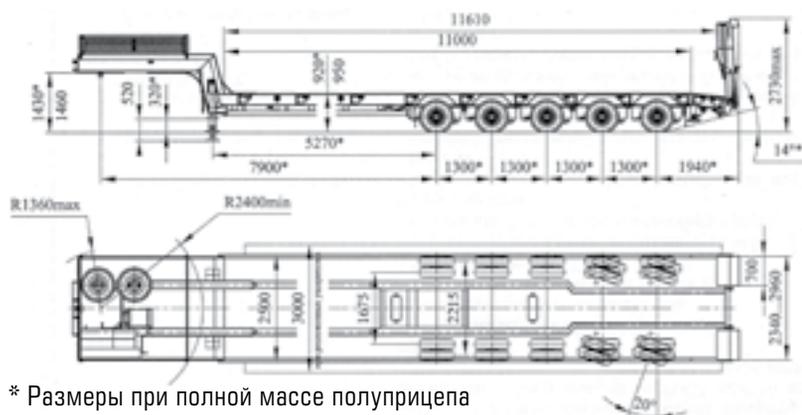


| | |
|---|--------------|
| Масса перевозимого груза | 37300 кг |
| Масса снаряжённого полуприцепа | 10000 кг |
| Нагрузка на седельное устройство тягача | 17000 кгс |
| Нагрузка на дорогу через шины | 30300 кгс |
| Число колёс | 6 + 1 шт |
| Шины | 385/65 R22,5 |
| Диаметр шкворня, дюйм (мм) | 3,5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



* Размеры при полной массе полуприцепа

ЧМЗАП-99904-011 НУ

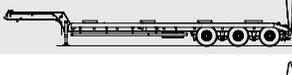
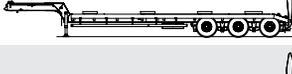
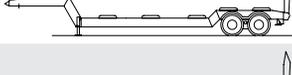
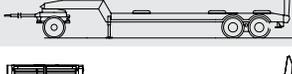
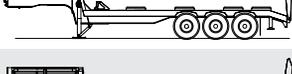
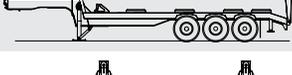
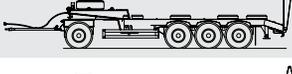
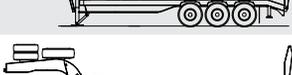


* Размеры при полной массе полуприцепа

| | |
|---|------------------|
| 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 |

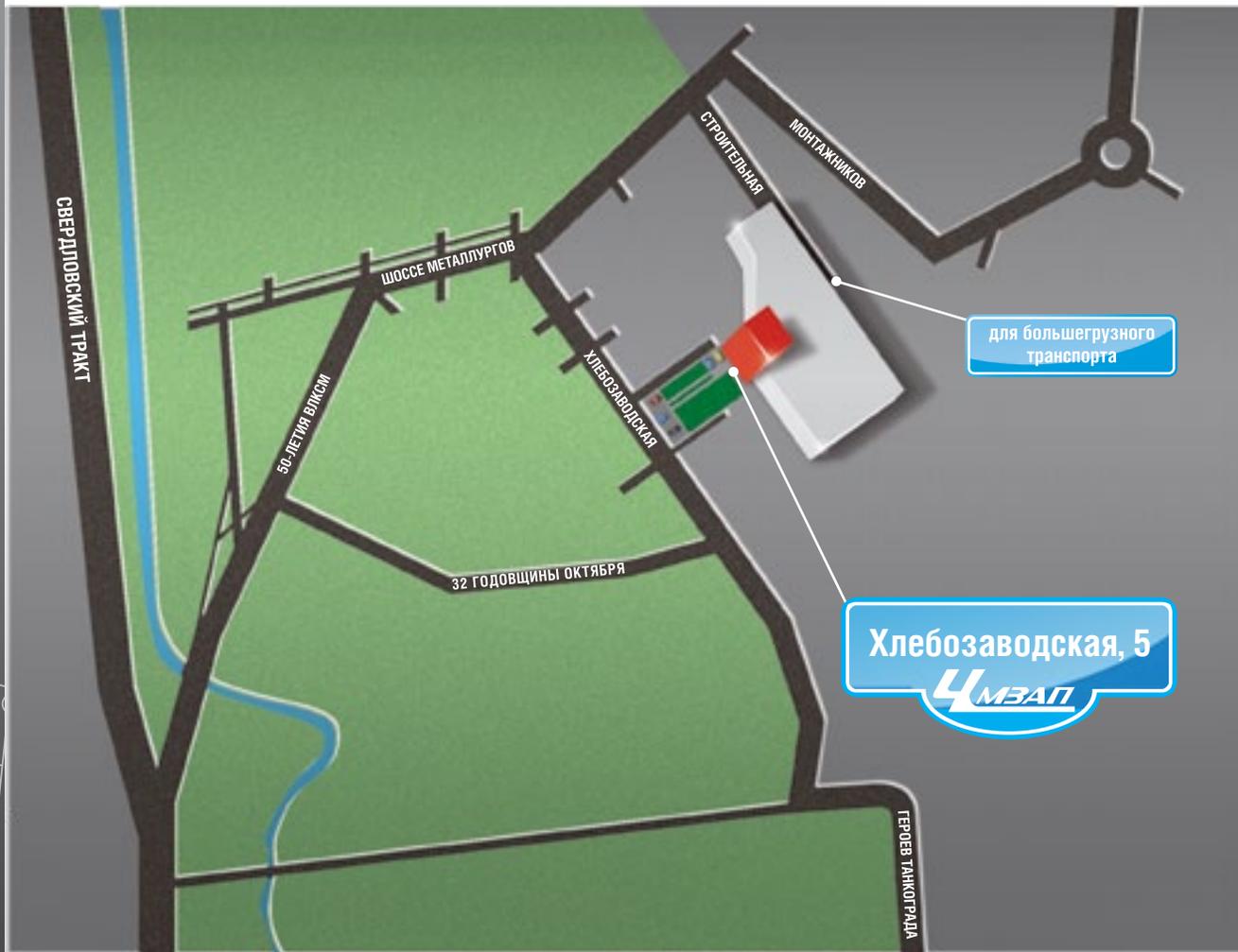


| Чертеж | Модель | Специфика-ция | Подвеска | Грузопод. тн. | Шины | Габариты платформы | Погрузоч. высота при полной массе, мм. | Доп. оборудование |
|--------|--------------|---------------|----------------|----------------|--------------|--|--|-------------------|
| | ЧМЗАП-938530 | 037УУБ2 | рессорная | 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 | 030MTУ | 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 | 046MTУ | 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 <i>(max 39,7)</i> | 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)