

КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ 21

УГРАДАВТОПРИЦЕП



# ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА

ОБРАЩЕНИЕ РЫНОК АНАЛИТИКА ТОВАР ЛИЦОМ НОВОСТИ ЗАВОДА НОВОСТИ РОССИИ ТЕХНОЛОГИЯ ВОПРОС-ОТВЕТ АВТОСОВЕТ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

В.И.Филатов

КИУНДАЕВ СНЕЖИНСК

## Уважаемые коллеги, покупатели и заказчики!

ПРАБАШ Арамиль

Димитровград Минусинск

ЧЕЛЯБИНСК

рады ответить на Ваши вопросы и выполнить Ваши пожелания, дополнив наше издание необходимой вам информацией.

Приглашаю всех читателей к взаимовыгодному сотрудничеству!

Свяжитесь с нашими консультантами, объясните, какую транспортную задачу Вы хотите решить – и мы поможем Вам выбрать нужную модель или разработаем ее для Вас!

У вас есть ремонтная база – свяжитесь со специалистами отдела услуг, и мы поможем Вам организовать ремонт прицепной техники в Вашем регионе!

Вы связаны с организациями, эксплуатирующими прицепную технику – позвоните в наш отдел работы с внештатными сотрудниками, и Вы поможете нам в продвижении нашей продукции!

Успехов вам в вашей деятельности и пусть лозунг нашего предприятия – «до 1000 тонн и более» - напоминает вам, что для нашего предприятия нет неразрешимых транспортных задач!

Перед вами – очередной выпуск нашего корпоративного издания. Цель этого издания – предоставить Вам необходимую информацию о современной прицепной технике, о нашем предприятии и людях, которые создают эту технику, добиваясь, чтобы она соответствовала вашим требованиям и наиболее эффективно служила для решения Ваших задач.

На страницах этого издания мы познакомим Вас со всем разнообразием выпускаемой продукции и поможем сориентироваться в нем. Вы узнаете о новых разработках и славной истории завода. Познакомитесь с нашими Заказчиками и их опытом успешного применения прицепной техники.

Я очень надеюсь, что эти данные будут действительно интересны и полезны Вам. Мы будем

С уважением,  
Генеральный директор

В.И.Филатов

## Тяжеловозы по призванию



Современные объемы и многообразие выпускаемых дорожно-строительных и землеройно-транспортных машин привели к появлению широкого спектра специальных транспортных средств для их перевозки. Предлагаем краткий обзор тяжеловозной прицепной техники, присутствующей сегодня на российском рынке.

Вполне понятно, что каждая группа строительного оборудования требует оптимального для своей перевозки прицепного состава. Обобщая его многообразие, для начала разберемся с общей терминологией. Под термином «тяжеловозы» подразумеваются автомобильные прицепы или полуприцепы грузоподъемностью 20 т и более, предназначенные для перевозки техники, тяжеловесных крупногабаритных и неделимых грузов. Главными характеристиками тяжеловозов являются: максимальная грузоподъемность: от 20 до 150 т (у двухосных прицепов обычно не более 35 т); длина грузовой платформы от 6000 до 12 800 мм и ширина до 3000 мм (с расширителями); предельный угол въезда по трапу от 6 до 18 градусов; погрузочная высота до 1400 мм.

Одной из конструктивных особенностей интересующего нас подвижного состава является взаимное размещение рамы и колес. Грузовая платформа может быть расположена над колесами (ровно) или между передними и задними колесами (правильное определение: с обратным прогибом низкорамной части). Эта особенность соответствующим образом будет влиять на погрузочную высоту — величину, которую мы и возьмем в качестве условного параметра, позволяющего разделить

рассматриваемую технику на несколько групп.

В первую группу входят низкорамные полуприцепы и полуприцепы с пониженной погрузочной высотой от 400 до 700 мм и грузоподъемностью от 25 до 100 т. Небольшая высота позволяет иметь лучшую устойчивость, что особенно важно при перевозке груза с большими вертикальными размерами. Основной особенностью этих полуприцепов является тыловая или фронтальная загрузка. В первом случае для въезда спецтехники на платформу полуприцепа используются трапы с гидроприводом или механическими помощниками подъема-опускания. Во втором случае используется специальный силовой механизм, который опускает гусачину переднюю часть грузовой платформы на дорожное полотно и разъединяет гусек с основной рамой полуприцепа. И в первом и во втором случае обеспечивается беспрепятственный въезд самоходной техники на платформу под малым углом. Еще одна особенность пониженных и низкорамных конструкций, имеющаяся и в других обозначенных нами группах, — специальные уширители, позволяющие увеличить ширину платформы до 3000 или 3500 мм и способные выдержать основную часть груза. На российском рынке первая группа представлена как иностранными производителями (Goldhofer, Doll, Faymonville), так и отечественными заводами: ЧМЗАП, Тверьстроймаш, Спецприцеп, использующие собственные запатентованные конструкции.

Следующая группа полуприцепов при той же грузоподъемности от 25 до 100 т имеет

## Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП 9990-0000052



среднюю погрузочную высоту — от 860 до 1200 мм. Конструкции отличаются сравнительной простотой и меньшей длиной, но более высокое положение грузовой площадки несколько осложняет погрузочно-разгрузочные работы и ухудшает устойчивость при движении по причине высокого расположения центра тяжести. Эти недостатки значительно меньше выражены у моделей, оснащенных шинами малого диаметра (R17,5; R15). Ключевой особенностью этих конструкций является то, что заезд техники осуществляется по откидным трапам, расположенным в задней части полуприцепа. Кстати, для погрузки неисправной техники на всех тяжеловозах ЧМЗАП гидравлическая лебедка предлагается в качестве опции. Подъем трапов в вертикальное транспортное положение также осуществляется с помощью пружинного механизма или гидравлики. В некоторых конструкциях используются многосекционные трапы, которые в сочетании с шинами малой размерности позволяют обеспечить угол въезда, не превышающий 6–8 градусов. Раскладывание и складывание секций производится с помощью гидропривода. Для погрузки техники с различной колеей трапы могут перемещаться в поперечном направлении. Имеются примеры, когда для заезда техники используется задняя секция бортовой платформы, шарнирно связанная с основной частью полуприцепа. Такая конструкция обеспечивает погрузку самоходной техники не только находящейся на одном уровне с автопоездом, но также с уступом высотой до полутора метров. Лидером среди отечественных производителей в этой группе является Челябинский завод автомобильных прицепов (ОАО «Уралавтоприцеп»), основным заказчиком которого является министерство обороны, ОАО «Тверьстроймаш», ОАО «Канашский завод «Стройтехника» и ОАО «Брянский Арсенал». Среди зарубежных производителей можно назвать

уже упомянутые: Goldhofer, Doll, Faymonville.

Повышенной погрузочной высотой, естественно, должны обладать полуприцепы для бездорожья, входящие, в соответствии с нашим условным разделением, в третью группу. Перевозимая техника размещается на высоте от 1250 до 1400 мм, а грузонесущесть составляет от 40 до 100 т. Эти тяжеловозы характеризуются большим запасом прочности для движения в сложных условиях и усиленными вариантами подвесок. Конструктивной особенностью высоких полуприцепов-тяжеловозов являются силовые элементы рамы, выполненные из легированных сталей специального назначения с большим коэффициентом запаса прочности. В рамках модельного ряда конструктивные особенности полуприцепов варьируются в зависимости от прямого назначения и пожелания заказчиков. Среди отечественных производителей в этой группе снова лидирует ЧМЗАП ОАО «Уралавтоприцеп». Отметим и продукцию соседей из ближнего зарубежья — МАЗ и МЗКТ. Ряд производителей оснащает специальные модели полуприцепов дополнительной подкатной тележкой, которая позволяет вместо седельного тягача использовать балластный. Аналогичная конструкция, при использовании с седельным тягачом, дает возможность значительно снизить нагрузку на сцепное устройство и дорожно-полотно. Примером может служить продукция компании Faymonville, традиционно заканчивающая названия своих изделий на «max»: Megamax, Multi-max, Variomax.

Отдельно хотелось бы рассказать об особенностях, присущих всем вышеуказанным группам тяжеловозов. Речь пойдет о рулевом управлении и ходовой части. Увеличенная длина, характерная для большинства моделей, отрицательно сказывается на маневренности. При эксплуатации прицепов-тяжеловозов с числом осей более двух возникают

силы, приводящие к боковому скольжению шин при движении по криволинейным участкам дорог. Эти проблемы решаются с помощью управляемых или подруливающих (без привода) осей. Управляемыми осями, как правило, оснащаются многоосные тягачи. В качестве механизма поворота чаще всего используется гидропривод. Задающим параметром для управляемых колес полуприцепа является угол между полуприцепом и тягачом, возникающий при повороте автопоезда. Этот угол контролируется с помощью специальной следящей системы — копира, расположенного в зоне сцепного устройства. Питание системы рулевого привода осуществляется от гидрофицированного тягача или от автономной гидростанции, размещенной на прицепном звене. В последнем случае прицеп или полуприцеп может работать с любым тягачом.

Решение проблемы поворота от ЧМЗАП, особенно актуальное в условиях города, было следующим: на прицепной технике с числом осей больше трёх остальные оси являются самоустанавливающимися: при прохождении поворота задние оси поворачивают платформу на необходимый угол, при этом при движении задним ходом оси автоматически блокируются в прямом положении. Дело в том, что статичные оси удерживают полуприцеп от смещения на внешний радиус поворота, и автопоезд способен вписаться в коридор с минимальной шириной.

Разнообразием конструкций отличаются и подвески многоосных прицепов. Наряду с обычной рессорной широко используется усиленная пневматическая подвеска, позволяющая регулировать высоту расположения рамы относительно дороги и при необходимости вывешивать (в незагруженном состоянии) часть колес. Прицепная техника повышенной грузоподъемности для постоянного контакта с

дорожным полотном равномерным распределением нагрузки на все колеса может оснащаться весьма эффективной гидробалансирной подвеской. На месте упругих элементов в такой подвеске устанавливаются гидравлические цилиндры. Они соединены между собой по определенным схемам, образующим так называемые опорные контуры. Благодаря наличию специальных связей в контурах появляется возможность автоматического перераспределения нагрузки между колесами при движении по неровностям дороги. Изменяя



заполнение цилиндров подвески, можно регулировать дорожный просвет и выравнивать платформу при движении с поперечным уклоном.

Основными поставщиками комплектующих для прицепной техники являются зарубежные фирмы: SAF, BPW, Gigant, Hendrickson, Jost, Wabco, Knorr-Bremse. Завершая обзор, отметим явно выраженную тенденцию российских предприятий к производству тяжелой прицепной техники высокого технологического уровня, позволяющей использовать ее для самого широкого назначения. Однако достойного соперничества с зарубежными производителями пока не получается.

	Грузоподъемность, кг	Полная масса, кг	Размер грузовой платформы, мм	Погрузочная высота, мм	Число осей	Тип подвески
<b>ГИДРОПРИЦЕПЫ (РОССИЯ)</b>						
994204	42 000	55 000	6500x2500 (3000)*	650	3	рессорная/пневмо
99425C-U	58 000	75 000	6500x2500 (3000)*	650	4	пневмо
99421B	63 000	77 800	11 800x2500 (3000)*	890	5	пневмо
99427A (с подкатной тележкой)	95 000	120 000	10 000x3400*	1350	4+2	рессорная
<b>ГИДРОПРИЦЕПЫ (РОССИЯ)</b>						
993920-S25(L25)	25 000	34 450	8500x2540 (3040)*	650	2	рессорная
993930-S38(L38)	38 000	48 750	8500x2540 (3040)*	880	3	рессорная
99393F-P39	39 000	52 150	8500x2540 (3000)*	470	3	пневмо
993950-L60(LN60)	60 000	76 000	11 000x2500 (3000)*	950	5	пневмо
<b>ГИДРОПРИЦЕПЫ (РОССИЯ)</b>						
ЧМЗАП-998530-037УУБ2	20 500	30 500	11 405x2500 (3000)*	630	2	рессорная
ЧМЗАП-998640-053	24 000	32 000	8550x2500 (2800)*	885	3	балансирная
ЧМЗАП-99903-0000015	53 000	70 500	8000x3000	920	4	пневмо
ЧМЗАП-999040-011	60 000	77 800	11700x3000	950	5	пневмо
<b>ГИДРОПРИЦЕПЫ (ФРАНЦИЯ)</b>						
Vario S3L-0	45 000	58 000	10 000x2530 (3000)*	920	3	пневмо
Vario S4L-0	60 000	79 300	10 000x2530 (3000)*	920	4	пневмо
S3S-0V864	70 000	88 875	10 000x3000	1400 (1280)*	3	рессорная
<b>ГИДРОПРИЦЕПЫ (ДЕУКРАИНА)</b>						
Euromax - X	25 000	до 40 000	длина 9550+4300	750	4	пневмо

\* опция

## Штраф страшнее смерти?

Из тех, кто ежедневно сталкивается с последствиями автокатастроф, гаишники — самые большие оптимисты. По статистике ГИБДД, в прошлом году на дорогах России погибли 33 957 человек, на 5% меньше, чем в 2003-м. Правда, врачи «скорой помощи» уверены, что чиновники ГИБДД приукрашивают ситуацию. Например, в 2004 г., по версии «скорой», аварии унесли 45 000 жизней, а не 34 500, как утверждает ГИБДД. Причина расхождений проста: милиционеры считают смертность по нашему (число умерших в течение недели после аварии), а врачи — по-европейски (в течение месяца).

Но даже если принять данные МВД за чистую монету, по дорожной смертности Россия отстала от развитых стран Европы на целое поколение. Ее уровень (количество погибших в ДТП на 1000 жителей) примерно такой же, как в Германии в 1970 г. или во Франции в 1980-м. Существенно меньше разрыв с Литвой и Латвией, где в



2002 г. на 1000 жителей приходилось 0,20 и 0,21 погибшего соответственно. Но здесь все понятно: с этими двумя странами Россию роднит общее советское наследие плюс стремительная автомобилизация.

Почему снизилась смертность, гаишники, которые, казалось бы, должны громче всех трубить о переломе зловещего тренда, объясняют невнятно. «Это связано в первую очередь с формированием в обществе нетерпимости к нарушению дорожной дисциплины», — передал главный государственный инспектор безопасности дорожного движения РФ Виктор

Кирьянов через начальника отдела пропаганды ГИБДД. Кирьянова можно понять: только 20 февраля Михаил Фрадков утвердил своим постановлением федеральную программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.» стоимостью 52,8 млрд руб. ГИБДД пообещала за эти деньги спасти 54 000 человеческих жизней, но в преамбуле к программе ни словом не обмолвилась о том, что смертность на дорогах начала снижаться и без дополнительных казенных расходов.

Предшественник Кирьянова, а ныне сенатор от Карелии Владимир Федоров рассуждает о сломе тренда более охотно. «Если заставить водителей

хотя бы пристегиваться, смертность снизилась бы тысяч на пять в год, — рассуждает он, поглядывая на фотографию погибшего в автокатастрофе алтайского губернатора Михаила Евдокимова. — Он вот тоже не был пристегнут». Снижение смертности в последние два года, по мнению Федорова, связано «с усилением наказания за пьянку» — ведь каждое шестое ДТП происходит по вине нетрезвого водителя. В 2004 г. начали действовать

поправки в Кодекс об административных правонарушениях, заменившая штраф за вождение в нетрезвом виде лишением прав, а в 2005 г. права начали отнимать и у тех водителей, кто отказывается проходить освидетельствование. Под угрозой санкций автолюбители если и не стали меньше пить (на дороге по-прежнему почти все решается с помощью денег), то здраво заметно осторожнее: в 2005 г. количество ДТП, случившихся по

вине пьяных водителей, уменьшилось по сравнению с предыдущим годом на 9,3%.

Российские автомобилисты уже дважды доказывали, что жесткие законы они понимают лучше, чем административный либерализм, рассуждает Федоров. В подтверждение этой мысли он ссылается на недавний опыт: после того как в 1992 г. Верховный совет ввел ответственность за повторное нарушение

правил и повысил штрафы, количество погибших на дорогах снизилось за пять лет на 9455 человек, а после отмены балльной системы в 1997 г. кривая снова поползла вверх. Другое дело, что этот эксперимент не назовешь чистым: в прошлом десятилетии на российских дорогах резко снизился грузовой трафик. С 1992 по 2000 г. грузооборот автомобильного транспорта упал почти вдвое, с 42 до 23 млрд тонно-километров.

## Тише едем

Смертность на российских дорогах пошла на спад. Ничего сверхъестественного. Пробки.

Ничто так не раздражает в пробке, как световой ограничитель скорости 80 км/ч, когда и 40 кажется большой удачей. Проползая изгиб Третьего кольца на первой передаче, чувствуешь себя голландцем: почти на 2/3 городских дорог Нидерландов максимальная допустимая скорость — 30 км/ч, а в большинстве населенных пунктов Европейского союза она не превышает 50 км/ч.

Скорость — главный убийца, убеждены эксперты Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). По оценке ВОЗ, снижение средней скорости на 3 км/ч позволит

Европейскому союзу ежегодно сохранять 5000–6000 жизней, избегать 120 000–140 000 аварий и экономить 20 млрд евро.

До европейских показателей дорожной смертности России, где в автокатастрофах каждый год гибнет население целого райцентра, еще очень далеко. Но универсальный вывод ВОЗ, похоже, начинает работать и у нас. После трех лет быстрого роста в 2004 г. смертность на дорогах неожиданно пошла на убыль. Ездить аккуратнее россияне не стали: число ДТП растет быстрее, чем парк зарегистрированных автомобилей. Просто из-за увеличения плотности движения разогнаться на дорогах, даже если это не столичные магистрали, а улицы в райцентрах, становится все сложнее.



## Не разгонишишься

Традиционное представление о том, что львиная доля ответственности за ДТП лежит на автолюбителях, в Европе пересмотрели еще в конце 1990-х. «ДТП являются результатом сложной комбинации различных элементов и кроме поведения участников

дорожного движения включают такие не контролируемые ими факторы, как плохая конструкция транспортных средств или нарушения в их работе, а также инфраструктура дороги», — отмечают эксперты европейского бюро Всемирной

организации здравоохранения в докладе «Предупреждение дорожно-транспортного травматизма: перспективы здравоохранения в Европе».

Идея списать повышенную смертность на плохие дороги находит в России горячих сторонников. Из-за низкого качества наших дорог происходит от 23 до 35% аварий, отмечает Федоров. В советские времена, по его воспоминаниям, этот показатель не превышал 11%. Минтранс считает опасными для проезда 18% существующих дорог.

Несколько бы глава Росавтодора Олег Белозеров ни говорил, что в дороги необходимо вкладывать 600-800 млрд руб. в год, дорожное хозяйство финансируется в России все более скромно. С отменой оборотных налогов в стране были ликвидированы федеральный и региональные дорожные фонды, а расходы на

ремонт и строительство дорог с 2001 по 2005 г. упали, по данным Росавтодора, в реальном выражении на треть, до 259 млрд руб.

По оценке Всемирного банка, при темпах экономического роста в 7% в России должно ежегодно строиться около 17 000 км новых дорог, иначе дорожное хозяйство в какой-то момент превратится в тормоз экономики. Протяженность российских дорог и впрямь выросла на 17 100 км, но не за год, а за пять, в 2001-2005 гг. Для сравнения, в Китае, ВВП которого увеличивается ежегодно на 8-10%, протяженность дорог растет на 35 000 км в год.

В России происходит именно то, о чем предупреждают экономисты: ВВП, дороги превращаются в тормоз. Ведь замедление дорожного строительства происходит на фоне бурного роста автопарка

— по оценке Минтранса, протяженность дорог в стране растет в 10 раз медленнее, чем количество автомобилей.

И в то же время резко выросшая плотность трафика объясняет снижение смертности не хуже, чем ужесточение санкций для пьяных водителей. «Чем выше загруженность дорог, тем больше аварий касательного характера, но меньше тяжелых травм, сопряженных с риском для жизни», — отмечает председатель правления фонда «Транспортная безопасность» Валерий Красновский. Это касается прежде всего крупных городов. К примеру, аварийность в Москве в прошлом году выросла на 52,8% по сравнению с 2004 г., а смертность снизилась на 7,7%. Похожая ситуация и в Санкт-Петербурге, где ДТП стало больше на 0,6%, а смертность уменьшилась на 11,4%.

## Подушки госбезопасности

Утром 23 февраля машина «скорой помощи», едва выехав из ворот городской клинической больницы № 71 на Можайское шоссе, попала в аварию. Пока хозяин врезавшейся в нее «Волги» объяснялся с дежурным инспектором, водитель и врач потеряли немало времени. В полукилометре от больницы сотрудники ДПС протоколировали историю о том, как детище советского автопрома столкнулось с подержанной иномаркой. Третья авария — совсем рядом с постом ГИБДД при выезде на МКАД. «Праздники, — вздыхает инспектор. — Дороги свободные. Летают, кто как хочет, хорошо живы остались».

На больших скоростях так везет далеко не всем. «Когда

двигатель при ударе идет в салон, а руль ломает ребра — это не выдерживает никакой критики», — ругает российский автопром Федоров. Сам он перемещается на Ford Maverick. «Если бы в «Жигулях» были подушки безопасности, число аварий с гибелю людьми на российских дорогах сократилось бы раза в два», — размышляет руководитель аналитического центра «Росгосстраха» Алексей Зубец. По данным инвестиционной компании AG Capital, в 2001-2005 гг. доля иномарок в российском автопарке выросла с 13,4 до 16,9%, и Зубец видит в этом один из основных факторов снижения дорожной смертности.

По данным ГИБДД, из-за технической неисправности автомобилей случается

лишь 3% ДТП. Сколько автолюбителей гибнет из-за того, что их машины не прошли бы элементарный crash-test, гаишники не объясняют даже депутатам, пытающимся улучшать безопасность дорожного движения.

«Будем реалистами! Мы не сможем единовременно заменить весь российский автопарк с учетом мировых стандартов безопасности», — говорит председатель думского комитета по конституционному законодательству Владимир Плигин. Ужесточать требования к продукции отечественного автопрома законодатели не планируют. А вот закрутить гайки на дорогах — обязательно.





## **Ничего страшного**

Для страховых компаний, продающих полисы ОСАГО, смертность на дорогах — куда менее остшая проблема, чем рост мелких аварий. По данным Российского союза автостраховщиков, только за 2005 год родственникам тех, кто погиб по вине

водителей, застраховавших свою ответственность, было выплачено 826 000 000 рублей, или 3% от общего объема выплат по ОСАГО. По словам заместителя гендиректора «РЕСО-Гарантии» Игоря Иванова, в случае гибели в автокатастрофе

страховые компании, как правило, оплачивают расходы на погребение, или около 30 000 рублей. Для получения остальной части компенсации нужно идти в суд, что делают немногие. По правилам ОСАГО, выплата за одного погибшего не может превышать 160 000 рублей. Нетрудно посчитать, что, даже если бы страховщики платили «по полной программе», сумма компенсации родственникам 34 000 погибших в прошлом году все равно не превысила бы 5 440 000 000 рублей, или 25% выплат по ОСАГО.



## А теперь — наказание

Плитин — один из соавторов законопроекта, возрождающего балльную систему и повышающего штрафы за нарушение правил в 6–10 раз. «К злостным нарушителям, неоднократно игнорировавшим правила дорожного движения, меры должны применяться предельно жесткие», — объясняет он. Дума рассмотрит этот документ в апреле.

Ужесточая санкции, российские законодатели идут по пути европейских друзей Владимира Путина. Для французского президента Жака Ширака дорожная безопасность стала частью предвыборной кампании 2002 г. Как выясняется, усиление наказаний работает также в Европе, где уровень дорожной смертности в разы ниже, чем у нас. После введения институционального контроля скорости и повышения штрафов число смертей на дорогах Франции снизилось в 2003 г. на 20,9%. В том же году на 18,3% уменьшилась смертность на дорогах Италии, где перед этим было узаконено изъятие прав на основании балльной системы.

А правительство не пожалеет денег на то, чтобы поддержать почин депутатов. По программе, утвержденной Фрадковым, до 2012 г. государство

потратит на повышение эффективности гаишников 8 млрд руб. Деньги пойдут на закупку спецтранспорта и 9600 камер видеонаблюдения, позволяющих записывать нарушения ПДД. Понты \$1 млрд (26,77 млрд руб.) милиционеры и дорожники планируют израсходовать на строительство дорожных ограждений и подземных переходов. А 19,7 млрд руб. достанется «скорой помощи», в том числе на оборудование по всей стране 35 вертолетных площадок и 32 центров телемедицины — ведь по статистике ГИБДД, из-за отсутствия помощи в течение первого часа после ДТП число летальных исходов увеличивается на третью, а по прошествии трех часов — на 60%.

Словом, вслед за нефтяниками государство собирается вернуть себе контроль и на дорогах. Получится ли? Расходов на борьбу со взяточниками из ГИБДД правительства программа не предусматривает, и есть риск, что ужесточение санкций приведет лишь к пропорциональному увеличению дорожной мэды. А тогда основным ограничителем смертности в ДТП останутся российские дороги, слишком тесные для стремительно растущего автопарка.



# Самые распространенные методы страхового мошенничества

## 1-е место – «Приписки после ДТП».

Приписки ущерба при ДТП встречаются чаще всего. По мнению экспертов, в той или иной мере этим грешат до 80% всех страхователей. Люди вносят в список массу дефектов, полученных автомобилем ранее. Дело в том, что список повреждений (в случае ОСАГО) записывается в акт и регистрируется сотрудником ГИБДД. А повреждения, зарегистрированные в акте сотрудником ГИБДД, обязательны к компенсации страховой компанией. Опротестовать дело в суде компания может только после выплаты компенсаций. Делопроизводство стоит минимум 300 долларов. Понятно, что начинать тяжбу из-за 200 долларов для компании попросту нерентабельно. Поэтому зачастую некоторые явно выдуманные повреждения страховщик просто отказывается оплачивать. Заявитель, как правило, даже не спорит.

## 2-е место – «Страхование автомобиля с ущербом».

Это второй по популярности случай любительского мошенничества. Человек страхует автомобиль, который уже имеет, например, серьезную царапину. При этом дефект от страхового агента он либо скрывает, либо договаривается с ним. Обычно в течение первого месяца действия полиса страхователь требует компенсации ущерба, который может покрыть стоимость страховки. В некоторых компаниях для этого принимают весьма несложные меры. Для подписания полиса автомобиль должен осмотреть не только агент, но и специальный эксперт.

## 3-е место – «Сокрытие пьяного водителя».

По закону, если во время ДТП водитель находился в состоянии опьянения, случай не признается страховым и компенсация страховой компанией не выплачивается. Соответственно за промежуток времени между ДТП и моментом его регистрации водитель пытается "протрезветь". Основных способа три:

- можно заплатить сотруднику ГИБДД;
- также можно вызвать жену, если она вписана в страховой полис, и заявить, что именно она управляла автомобилем;

например, если вы наехали на дерево, столб или ограждение, можно просто простоять на несколько часов, а потом вернуться, чтобы оформить документы.

Но бывают и более сложные случаи. Так, BMW седьмой модели врезалась в обрыв отбойного бруса на Третьем транспортном кольце. Водитель не справился с управлением, и автомобиль буквально пропорол себе днище и нижнюю часть двери.

Ущерб оценили в 50 тысяч долларов. Подачу правдивость аварии ни у кого никаких сомнений не вызывала, компания уже собиралась выплачивать компенсацию, но вдруг пришло заключение эксперта-трассолога. Оказывается, аварии с такими последствиями просто не могло быть.

Страховщики связались с тремя организациями, которые могли проводить ремонтные работы на этом участке Третьего кольца. Оказалось, что ни одна из них отбойный брус не разбирала. Затем отправили запрос в ГИБДД. В ответе говорилось, что почти две недели назад этот автомобиль уже попадал в серьезное ДТП. Именно тогда он и получил все эти повреждения. Водитель находился в состоянии алкогольного опьянения и был доставлен в больницу с небольшими травмами. Там он отлежался, а выпавший, решил компенсировать ущерб. Если бы не заключение эксперта, ему бы это удалось.

## 4-е место – «Инсценировка ДТП».

Этот способ мошенничества приобретает все большую популярность. Допустим, ваш автомобиль пострадал в результате ДТП, но случай явно не страховой. Тогда можно подстроить другую аварию, фиктивную, но с ударом в то же место, только уже в рамках страхового случая. Найти второго участника аварии не проблема. В газете "Из рук в руки" можно встретить множество коротких объявлений вроде "Газель под ОСАГО". Другими словами, эта самая "Газель" за определенную плату готова помочь вам инсценировать ДТП. Причем количество аварий мошенников никак не смуляет. Так, один "рекордсмен" за 2004 год успел принять участие в 43 ДТП.

## 5-е место – «Сознательное нанесение повреждений».

Этот способ обычно применяют, когда вместо старой запчасти нужно приобрести новую, а денег на это нет. Например, помутневшую от времени фару. Перед окончанием срока действия полиса некоторые страхователи сознательно разбивают фары, чтобы получить компенсацию. При этом многие не утруждают свою фантазию и часто инсценируют аварии, которых просто не могло произойти.

## 6-е место – «Завышенная компенсация».

Особенность ОСАГО в том, что страховая компания может возместить ущерб только на основании отчета независимой оценочной комиссии. При этом комиссия должна назначить сама страховая компания. Пострадавший же должен заявить о страховом случае в 3-дневный срок и получить адрес экспертизы.

Суть мошенничества в том, что заявитель посыпает извещение об аварии по почте, оставляя лишь свой почтовый адрес. Естественно, страховщик не успевает в пятидневный срок назначить экспертизу. После этого заявитель идет в любую независимую экспертизу, где ему за определенную мзду насчитывают сумму, в несколько раз превышающую реальную. С этим заключением он приходит в страховую компанию, которая по закону обязана возместить ущерб. Правда, стоит учитывать, что после выплаты страховая компания может возбудить против недобросовестного клиента внутреннее расследование и внести его в черные списки.

Такие списки – это база данных, куда о вас заносят всю информацию. Последствия для недобросовестных клиентов бывают самыми разными. Компании обмениваются черными списками и в перспективе могут все же решиться иметь с вами дело. Так же серьезные карьерные убытки или приеме человека на работу поднимают черные списки страховых компаний, из-за чего могут возникнуть проблемы с трудоустройством. Да и банки перед выдачей кредита могут проверить эти списки. Кроме того, к вашему страховому прошлому относятся визовые службы иностранных посольств, поэтому можно оказаться попросту нелегальным.

#### 7-е место – «Страхование задним числом»

Это можно сделать только в том случае, если есть знакомый страховой агент. Говоря проще: попадаете в ДТП, звоните агенту и оформляете все документы с позавчерашним числом, а дальше все по обычной схеме.

#### 8-е место – «Подстроенные аварии – подставы».

Высшая квалификация для мошенника на дороге – это умение подставиться под удар дорогостоящего автомобиля так, чтобы тот оказался виноват. Мошенники по подставам чаще всего работают в группах, ведь им необходим хороший адвокат,

сложная техническая база, несколько "своих" сотрудников ГИБДД и многое другое.

После введения ОСАГО методы их работы в корне изменились. Теперь мошенники чаще стремятся получить деньги со страховой компании, нежели с человека. Для этого им нужно только одно: чтобы второй участник аварии признал себя виновным. А это при определенном психологическом давлении удается сделать без труда. Аварии по ОСАГО хороши для мошенников еще и тем, что эксперт на место не выезжает, а видит только нравильно сфабрикованные документы.

У страховой компании есть два способа борьбы с ними. Можно уговорить второго участника, своего клиента, подать в суд либо же выплатить компенсацию и заниматься расследованием самостоятельно. Правда, прибегать к этой непростой процедуре можно лишь в том случае, если цель оправдывает средства.

В последние годы возобновились случаи подстав с целью получить наличные со второго участника аварии. Правда, никто больше не размахивает битами, все делается очень тонко и зачастую даже культурно. Например, жертва на новом Volkswagen Golf четвертой модели, застрахованном от бампера до бампера, едет по МКАД. Вдруг перед ним резко тормозит BMW седьмой серии. Быть врезается в нее и разбивает задний бампер BMW. Из машины выходят три дорого одетых молодых человека и в то же время переговариваются друг с другом и кому-то звонят, не обращая на водителя абсолютно никакого внимания. Затем, выдержав паузу, один из них подходит и спокойно говорит: "Надеюсь, вы понимаете что сделали. У вас есть возможность заплатить нам сегодня 4 тысячи долларов или же завтра, но уже 8 тысяч. Деньги свои мы получим в любом случае, у нас хорошие адвокаты".

Водитель-жертва представляет грязущие разборки и понимает, что платить все равно придется, ведь у мошенников скорее всего действительно есть адвокаты и свои люди в ГИБДД.

# Без ЧМЗАП Ванкорское нефтегазовое месторождение не освоить

## А кто заказчик?

Ванкорское месторождение расположено в северо-восточной части Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции на территории Красноярского края. Административно месторождение разделено границей Туруханского района Красноярского края и Дудинского района Таймырского округа.

Месторождение было открыто в 1988 году. Лицензию на его разработку ОАО «НК «Роснефть» получила в 2003 году. Разработку месторождения ведет ЗАО «Ванкорнефть» – дочернее предприятие НК «Роснефть».

Добычу нефти на Ванкорском месторождении «Ванкорнефть» рассчитывает начать в декабре 2008 года. Всего на месторождении планируется построить 266 скважин: из них добывающих – 173, нагнетательных горизонтальных – 25, вертикальных – 60, газонагнетательных – 8.

После начала эксплуатации месторождения транспортировка нефти будет осуществляться по собственному трубопроводу Компании Ванкор-Пур-Пе протяженностью 550 км, который в настоящее время находится на этапе строительства. Трубопровод Ванкор-Пур-Пе соединится с магистральным трубопроводом Восточная Сибирь – Тихий океан. Окончание строительства трубопроводов планируется на сентябрь 2008 года.

Район строительства опорной базы Ванкорского месторождения удален от железных дорог и круглогодичных автодорог с твердым покрытием. Поэтому основным способом завоза грузов для строительства промысла и оборудования для промышленной нефтедобычи является использование водного транспорта. Доставка же



грузов от опорной базы до мест бурения скважин возможна только по зимнику, протяженностью около 152 км.

## Так в чем проблема?

На опорную базу уже доставлено более 100000 тонн грузов. В основном это трубная продукция для бурения скважин, химические реагенты, используемые в нефтегазодобыче, прокат черных металлов и некоторая часть оборудования, которую можно перевозить железной дорогой или обычным автомобильным транспортом. Сейчас же стоит задача доставки крупногабаритного и тяжеловесного оборудования, собранного в крупные модули или блоки. Самый легкий модуль весит 118 тонн, а самый тяжелый блок – 545 тонн. Под стать весу и габариты. Чаще всего встречаются грузы с габаритами (ширина x длина x высота) 16 x 35 x 16 метров.

Каждому понятно, что подобные грузы автомобильным транспортом общего назначения не перевезти. Слава богу, что в России существует единственное на все СНГ предприятие, способное создать транспортные средства для перевозки грузов подобного веса и габаритов, – это Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов ОАО «Уралавтоприцеп», выпускающий автомобильный прицепной состав под известным брендом «ЧМЗАП».

Первое обращение «Ванкорнефти» в адрес челябинских машиностроителей датируется марта 2007 года. В этом обращении кратко формулировались транспортные проблемы и содержалась просьба о создании транспортного средства для решения этих транспортных проблем.



## Что такое «Транспортный комплекс ТК4ПМ704»?

После изучения характеристик всех грузов, подлежащих перевозке, специалисты ЧМЗАП совместно со специалистами «Ванкорнефти» разработали техническое задание на проектирование транспортного комплекса. Всего полтора месяца понадобилось конструкторам ЧМЗАП, чтобы реализовать техническое задание в рабочих чертежах. Комплекс получил рабочее обозначение ТК4ПМ704. Изготовление транспортного комплекса в металле и отгрузка потребителю заняло еще три месяца. Таким образом, менее чем за полгода челябинские машиностроители справились с таким крупным и трудоемким заказом.

Транспортный комплекс состоит из четырех четырехосных прицепов-модулей ЧМЗАП-704010, двух грузовых платформ и двух комплектов опорно-поворотных устройств. Заказчик предоставил перечень из 35 наименований грузов различной массы и габаритов. И несмотря на то, что комплекс содержит минимальное количество составных частей, он в состоянии перевести все заявленные грузы. Транспортный комплекс потому и называется комплексом, что на его базе можно сформировать восемь различных транспортных средств.

Особенность конструкции прицепов-модулей заключается в том, что их гидробалансирная подвеска может поднимать грузовую площадку от самого нижнего положения (высота 1150 мм.) на 600 мм. вверх. Такой ход подвески нужен для выравнивания нагрузки между осями прицепа при переезде дорожных неровностей. Кроме того, прицеп может выполнять функции гидродомкрата, поднимая или опуская груз при проведении погрузочно-



разгрузочных работ. Вторая конструктивная особенность – возможность поворота всех колес в процессе руления для точного отслеживания траектории при движении по криволинейным участкам трассы. И, наконец, третья особенность: прицепы-модули можно жестко соединять между собой как задними, так боковыми сторонами для образования транспортного средства большой грузоподъемности. Смысл соединения модулей боковыми сторонами заключается не только в увеличении грузоподъемности. Оно необходимо при перевозке очень высоких грузов, имеющих высоко расположенный центр тяжести, для придания необходимой поперечной устойчивости от опрокидывания транспортного средства с грузом набок.

### Основные характеристики трансформированных транспортных средств комплекса ТК4ПМ704 на базе прицепных модулей ЧМЗАП-704010.

№ рис.	Состав транспортного средства	Грузоподъемность, тонн	Размеры грузовой площадки, мм.	
			длина	ширина
1	Отдельный прицеп-модуль	118	7032	3350
2	Два прицепа-модуля, соединенных задними сторонами	236	14070	3350
3	Два прицепа-модуля, соединенных боковыми сторонами	236	7032	8000
4	Четыре прицепа-модуля, соединенных задними и боковыми сторонами	472	14070	8000
5	Два модуля с промежуточной грузовой платформой	200	22100	3350
6	Четыре прицепа-модуля с двумя грузовыми платформами	400	22100	8000
7	Два прицепа-модуля с комплектом опорно-поворотных устройств	200		
8	Четыре прицепа-модуля с комплектом опорно-поворотных устройств	400		

## А как рулить на кривой дороге?

Да проще простого, если рулить надо отдельным прицепом-модулем. Тягач, входя на криволинейную часть траектории, поворачивает дышло, которое в свою очередь через систему рулевых тяг поворачивает подвески с колесами, обеспечивая точное отслеживание прицепом траектории тягового автомобиля.

В случае, когда два модуля жестко состыкованы друг за другом, то передний модуль управляется так же, как отдельный, а задний гидростатическим приводом рулевого управления. Гидростатический привод имеет на переднем модуле два задающих гидроцилиндра, штоки которых перемещаются дышлом через систему рычагов, а на задний - точно такие же цилиндры, называемые исполнительными, связанные гидравлически с задающими. Перемещение штоков исполнительных цилиндров точно повторяют перемещения штоков задающих. Рулевой сигнал от штоков исполнительных цилиндров через систему рычагов и рулевых тяг передается на подвески, вызывая их симметричный относительно подвесок переднего модуля поворот.

Рулевое управление двумя модулями, состыкованными параллельно (боковыми сторонами), осуществляется по схеме отдельного прицепа через общее дышло (рис. 3), объединяющее рулевые системы обоих модулей.

Транспортное средство, модули которого снабжены опорно-поворотными устройствами, а рулевые системы модулей не связаны между собой, не может управляться по уже названным схемам. А суть в том, что одновременный симметричный поворот колес переднего и заднего модулей не допустим, т.к. когда тягач с передним модулем

или модулями входит в поворот, задний модуль или модули должны двигаться какое-то время по прямолинейной траектории. Это время зависит от расстояния между модулями. То есть, рулевая система заднего модуля должна срабатывать с некоторым запаздыванием относительно переднего. На рис. 9 изображен автопоезд на повороте. Перевозится груз длиной 36 м, шириной 11 м. Расстояние между центрами опорно-поворотных устройств - 26 м. В этом случае передний модуль управляется по схеме отдельного прицепа, поворотом заднего управляет оператор. Для этого на специальной площадке, навешиваемой на одну из боковых сторон заднего модуля, размещается силовая установка, состоящая из дизельного двигателя и насоса. Силовая установка всегда присутствует в комплекте поставки модульных транспортных средств. Она используется для подачи жидкости в гидроцилиндры подвески, если нужно приподнять грузовую площадку, или в гидроцилиндры системы рулевого управления, для обеспечения поворота колес оператором независимо от тягового автомобиля. Оператор соответствующими тумблерами на своем переносном пульте включает или выключает электроуправляемые гидрораспределители, которые направляют жидкость в тот или иной гидроцилиндр рулевой системы. Таким образом, задний модуль может двигаться по любой траектории, выбранной оператором, независимо от траектории движения тягового автомобиля и переднего модуля.

В заключение хотелось бы отметить, что деловое плодотворное сотрудничество челябинских машиностроителей и ЗАО «Банкорнефть» помогло решить очень не простую транспортную задачу.



## С июля вводится новая форма бланка о ДТП

С июля начинает действовать новая форма бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии (Приказ МВД РФ от 23.05.2008 N 449 "Об утверждении формы бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии").

В частности, бланк извещения дополнен пунктом, согласно которому водители могут удостоверить отсутствие разногласий по отдельным обстоятельствам ДТП, в частности, при совершении

разворота, при движении задним ходом, при выезде на встречную полосу. Указанный пункт может заполняться сторонами в случае оформления ДТП без участия сотрудников ГИБДД (вступает в силу с 1 декабря 2008 года).

Приказом министра внутренних дел, начальникам ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, органов внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных и режимных объектах поручено обеспечить доведение до сведения сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации положений настоящего приказа. // "Газета.Ru"

## Последние поправки в ПДД вступают в силу

1 июля вступают в силу последние изменения в кодекс об административных правонарушениях, касающихся ответственности за нарушения ПДД. Одно из самых важных — начнут действовать приборы фото- и видеофиксации нарушений. С 1 июля все нарушения будут фиксироваться в автоматическом режиме. Камеры легко распознают регистрационный номер автомобиля, а новейшие технологии позволяют распознавать цифры и буквы, залепленные грязью, даже в полнейшей темноте. Квитанцию об оплате штрафа со снимком нарушения автолюбители будут получать по почте. Независимо от того, кто сидел за рулем, штраф должен оплатить владелец или предоставить документы, подтверждающие его отсутствие за рулём.

Как рассказали САН в пресс-службе ГИБДД по Красноярску, пока водители могут не беспокоиться, поскольку в городе такие приборы еще нигде не установлены. «Сейчас в Красноярске установлены только камеры видеонаблюдения. Они есть на кольце Предмостной площади, Коммунальном мосту, Театре Оперы и балета, улице Копылова, несколько камер в Советском районе. Но они не фиксируют нарушения, с их помощью можно только наблюдать дорожную обстановку. Я пока не могу сказать, когда в городе появятся приборы видео- и фотофиксации, но в любом случае это большой плюс в работе ДПС. Но несмотря на это, инспекторы все равно будут работать на дорогах. Кроме того у нас есть мобильный прибор «Визир», находящийся в экипаже ДПС, который также фиксирует все нарушения».

Второе изменение коснулось освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. Теперь каждому инспектору ДПС будет выдан специальный прибор, определяющий на месте содержание алкоголя в крови водителя, с функцией распечатки. А чтобы не возникало никаких разногласий,

законодатель утвердил норму - 0,3 промилле. Впрочем, если вы не согласны на такую экспертизу либо у вас вызывают сомнения полученные результаты, то можете потребовать медицинской экспертизы.

Есть и приятные моменты в новых измененных ПДД. Чуть легче стало любителям припарковать машину в неподходящем месте. Так, эвакуированная машина будет целые сутки храниться на штрафплощадках бесплатно. А при запрещении эксплуатации со снятием номеров у водителя появится возможность в течение суток добраться до места, где он сможет устранить причину запрета. Кстати, теперь будут дополнительно снимать номера: за управление незастрахованным по ОСАГО транспортным средством и за эксплуатацию транспортных средств, у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах либо уровень шума, производимого ими при работе, превышает нормативы, установленные ГОСТом.

Также, согласно нововведению ПДД, детей запрещено перевозить в кузове грузового автомобиля, даже специально оборудованном. Выезд на дороги на велосипеде будет разрешен детям только старше 14 лет, а на монореде - старше 16.

Ну и последнее - отменяется обязанность размещать в правом нижнем углу ветрового стекла специальный знак «стикер» ОСАГО.

Что касается предыдущих внесенных изменений (11 августа и 1 января), то, как отметила сотрудник пресс-службы городской ГИБДД Татьяна Андреева, среди часто встречающихся возмущений со стороны водителей можно назвать наличие детских кресел и пристегивание ремня безопасности. «В целом же, все нововведения были встречены красноярцами положительно. Многие даже соглашались с тем, что существовавшая ранее система наказаний была слишком лояльной», - заключила она.

## Женщины избили милиционеров, заступаясь за преступника

В Амурской области две женщины чуть не попали в тюрьму за избиение милиционеров. Таким вот образом нарушительницы пытались заступиться за своего родственника.

Этот инцидент произошел в поселке Варваровка Октябрьского района. В тот злополучный день местные милиционеры проводили в поселке специальный рейд. Они осматривали дома и подворья.

Когда милиционеры зашли в сарай одного из подворий, то увидели там компанию молодых людей. Все парни курили марихуану. У одного из наркоманов (хозяина дома) был даже в руках пакет с марихуаной.

Увидев милиционеров, хозяин стал громко кричать и звать на помощь свою семью. И тут же в сарай прибежали жена и мать наркомана и набросились с кулаками на непрошенных гостей.

В сотрудников милиции летело все, что попадалось женщинам под руку. Это были и кирпичи, и доски, и мусор, и сельхозинвентарь. В результате нападения милиционеры серьезно

пострадали, им даже пришлось обращаться за помощью в больницу. Позже во время следствия пенсионерка и девушка раскаялись в содеянном и признались, что пошли на это из любви: они не хотели, чтобы их близкий человек попал в тюрьму за хранение наркотиков.

Однако такое заступничество наркоману не помогло. В отношении него было возбуждено уголовное дело. Вместе с ним под следствие попали мать и жена.

Начался судебный процесс. От реального срока лишения свободы женщин спасло только то, что у одной был пенсионный возраст, а у другой — на иждивении трое детей.

В результате Галину Ураеву суд приговорил к двум годам условного заключения, а Миру Яковлеву — одному году условного заключения. Женщины также будут возмещать потерпевшим причиненный моральный вред.

Похожий случай, когда сотрудник милиции стал жертвой нападения со стороны женщины, произошел год назад в Уфе. Как

установило следствие, на перекрестке в самом центре башкирской столицы сотрудник ГАИ остановил «Жигули», за рулем которого сидела женщина. При этом оказалось, что пенсионерка управляла машиной в нетрезвом виде.

По словам милиционера, сначала бабушка вела себя хорошо, даже согласилась поехать на медэкспертизу. Но, когда они уже почти добрались до больницы, пьяная бабуля вдруг избунтовалась и потребовала остановить машину.

Получив отказ, старушка принялась бить водителя по лицу, шею и рукам. Чтобы не потерять контроль над автомобилем, милиционер вынужден был припарковаться.

Меж тем, женщина и недумала успокаиваться. Она сорвала с сержанта значок и выскошла из салона. А когда мужчина попытался отобрать значок у разгоряченной гражданки, она стащила с него форму и ждет, порвав его в нескольких местах.

А потом пенсионерка и вовсе разошлась. По

признаниям свидетелей, женщина, надев на себя жилет сотрудника ДПС и издав индейский клич, принялась гонять своего конвоира по дороге и пинать его в спину. Все это происходило на глазах у многочисленных водителей и пешеходов.

Веселую старушку успокоил лишь прибывший по тревоге патруль. В результате злоумышленнику доставили в диспансер, где у нее зафиксировали сильную степень опьянения.

Против женщины было возбуждено уголовное дело по статье «применение насилия в отношении представителя власти». Данная статья предусматривает наказание вплоть до пяти лет лишения свободы. Уже на суде женщина раскаялась в содеянном и попросила у 25-летнего милиционера прощения, сказав, что «тогда она просто слишком много выпила».



## Берегитесь гаишных "вилок"

Ужесточение наказаний за нарушение ПДД вызвало бурю недоводания в среде автомобилистов. Это и не удивительно. Значительно выросшие штрафы способны кого угодно довести до белого каления.

Однако деньги деньги. С ними все просто. Как говорится, заплати и забыл. Гораздо больше проблем и малоприятных недоразумений провоцирует появление многочисленных "вилок", когда за одно и то же правонарушение подразумевается либо финансовое взыскание, либо лишение права управления автомобилем в течение определенного срока.

Например, по новой редакции КоАП РФ из-за превышения установленной скорости движения ТС на величину более 60 километров в час слишком динамичный водитель может расстаться с 2-2,5 тысячи рублей или же распрощаться с рулем на 4-6 месяцев. При этом, что самое обидное, мировым судьям до сих пор не поступило никаких официальных комментариев и разъяснений о



трактовке подобных "вилок".

Есть лишь статья 4.2. КоАП, которая перечисляет обстоятельства, смягчающие административную ответственность. К ним в первую очередь относится раскаяние нарушителя: добровольное сообщение о совершенном (этого ждать от водителей можно редко), возмещение ущерба или устранение вреда (возможно не всегда). Также судьей принимаются во внимание сложные жизненные обстоятельства нарушителя, а если им окажется женщина, роль может сыграть беременность или малолетний ребенок.

На практике решение вопроса во многом отдано на откуп служителям закона. Они определяют степень виновности водителя, либо милую его (т. е. только лишь штрафую), либо карая по всей строгости сурового реформационного времени.



## Работа российской почты может преподнести неприятный сюрприз»

В данной статье мы хотим дать несколько рекомендаций автолюбителям о том, как минимизировать негативные последствия своих опрометчивых поступков на дороге.

Чуть ли не самая критичная загвоздка связана с работой российской почты. Как показывает практика, в добреей половине случаев (в крупных городах этот показатель ниже, чем в областях) извещение о судебном разбирательстве попадает к правонарушителю на несколько дней позже самого разбирательства. И потому нередко люди продолжают ездить, не подозревая о том, что заочно уже лишились водительских прав. Впрочем, ездят они недолго – до ближайшего поста, где инспектор накладывает еще более строгое взыскание. В итоге пресловутые 4-6 месяцев могут элементарно превратиться в арест до 15 суток.

Чтобы этого избежать, обязательно прилагаем к извещению корешке отметьте дату получения – точная дата необходима. Она позволит доказать, что ваше отсутствие на назначенному разбирательстве было связано с ненадлежащим извещением о

рассмотрении дела. Это может быть основанием для пересмотра решения.

Жалоба может быть подана в районный или городской суд в течение 10 суток с момента вручения копии постановления по делу об административном правонарушении. Зная, что срок давности по подобным делам составляет 2 месяца (в настоящее время решается вопрос об увеличении срока давности привлечения к административной ответственности), многие умело манипулируют с апелляциями, ходатайствами о переносе даты рассмотрения и т.д. В результате их дела закрываются по совершенно объективной причине и без каких-либо последствий. Вспомните хотя бы недавний инцидент с поп-артистом Игорем Николаевым, совершившим аварию и скрывшимся с места преступления.

Первое судебное заседание закончилось тем, что бумаги отправили в ГИБДД на дооформление. Потом слушания были перенесены по ходатайству певца – ему, видите ли, было нужно срочно улететь на гастроли. Ну а когда 4 мая заседание все-таки

прошло, оказалось, что дело надо прекращать, поскольку накануне истекли 2 месяца с момента ДТП, во время которых по закону можно было избрать меру наказания для нарушителя.

Таким удивительным, но вполне законным образом нарушителю можно избежать возможного ареста на 15 суток или лишения прав сроком до года (с 1 января 2008 года - до 1,5 лет).

Кроме того, к обстоятельствам, смягчающим ответственность, суды относят признание своей вины. В связи с этим, точно понимая, что вы действительно нарушили, причем нарушили первый раз в течение года (информация о правонарушении, как правило, хранится в памяти компьютера ГИБДД один год), лучше не вступать в пререкания с автоинспекторами. Подписывая протокол, отметьте, что с нарушением согласны и просите переслать дело по месту жительства. Почему первый раз?

Потому что благожелательно расположенные мировые суды обычно за "первый раз" избирают минимальную меру наказания – штраф по самой нижней ставке.

Но если же происходит повторное нарушение, то тут уже надо подготовиться к разбирательству серьезно. Проконсультируйтесь с адвокатом (а если нужно, возьмите его с собой на слушания), соберите любые документы, характеризующие вас как самого честного и порядочного человека на всем белом свете (характеристика с места работы, свидетельства о рождении детей, которые не представляют себе жизни без папы-автомобилиста, различные справки о том, что без руля вам полный кайф и т. д.). И естественно, не забудьте о возможности апелляции и сроке давности, благодаря которому некоторые избегают любой, даже самой минимальной ответственности за свои деяния.

## **Как обмануть придорожную камеру видеонаблюдения: вредные советы**



С появлением камер видеофиксации нарушений ПДД на российских дорогах многие автомобилисты стали ездить исправнее. А некоторые озабочились вопросом, как обойти новую «ловушку» ГИБДД. Ну и выдумщиком оказался наш водитель! Чего стоит только изобретенный им способ накрывать номерной знак автомобиля пленкой,

называемой поляризационным фильтром! Камера, конечно, номер нарушителя зафиксирует. Но цифры разобрать в этом видеодокументе будет почти невозможно: фильтр их полностью искажает. Некоторые водители, заранее обеспечивая себе возможность уильнуть от ответственности за нарушения ПДД, наносят на табличку с номером машины лак со светоотражающими частицами. Фотография такого номера будет столь же информативна, как и в первом случае. А о некоторых нарушителях-хрониках смело можно сказать: они легких путей не ищут! – Используют сложные механизмы, позволяющие быстро менять настоящий номерной знак на поддельный.

Итак, перед вами рейтинг семи наиболее популярных способов скрыть свой номер от вседесущих камер ГИБДД.

Седьмое место нашего рейтинга отдано самому нечистому способу скрыть номер – с помощью грязи. Нечитаемые номера не позволят сотрудникам ГИБДД «выйти» на Ваш автомобиль и прислать поздравительную открытку с кругленьким счетом. Единственный минус – возможность получить другой штраф, на этот раз – за грязный номер. Впрочем, многих это не смущает, ведь наказание за подобное нарушение составляет всего 100 рублей.

Шестое место достается поляризационному фильтру. На номер автомобиля крепится специальная пленка, в результате информацию на нем можно

считать лишь под прямым углом. Правда, такая пленка весьма заметна, что может вызвать ряд вопросов со стороны инспекторов ДПС.

Пятое место достается накладке-хамелеону. На тонкую пластиковую панель подается электричество, в результате чего она становится непрозрачной. Минус, как и в предыдущем способе, один – данная пластина слишком заметна.

На четвертом месте находится устройство, достойное самого Джеймса Бонда. С двух сторон специальной рамки прикрепляются разные номера, после чего устройство способно менять их по команде водителя. Весьма эффективно и приятно использовать, например, номера соседа: именно к нему придет штраф за превышение на 100 километров в час. Впрочем, и здесь есть свои минусы: если инспектор ДПС заметит подобный гаджет, штрафом уже не обойтись.

Открывают тройку лидеров два устройства, которые способны легко избавить вас от штрафов. Первый гаджет поднимает задний номер параллельно дороге, второй прячет передний в подкапотном пространстве. Их комбинация позволит и вовсе оградить очередного гонщика от наказания.

На втором месте находится устройство, создатели которого явно вдохновились силами природы. Пластина автомобильного номера крепится к переднему бамперу лишь в верхней части подвижными крепежами, в результате чего на скорости она просто складывается. Кстати, у этого способа практически нет недостатков: возмущенным инспекторам можно ответить, что надежно прикрутить номер забыли на сервисе.

Первое место нашего рейтинга занимает простое правило, которое как-никак лучше обережет вас от штрафа: «Тише едешь, дальше будешь». В данный момент московские камеры настроены таким образом, что фиксируют лишь превышения на 20 километров в час и более. В результате по городу пока еще можно ездить относительно быстро и без вреда для кошелька.

## **Россиян ждет массовый обмен прав**

Десять лет назад Госавтоинспекция провела замену водительских удостоверений у десяти миллионов Россиян и срок этих удостоверений скоро закончится. Напомним, что водитель обязан менять "права" каждые десять лет. В 1998-1999 году причиной стала реформа, в ходе которой поменяли права, выданные во время Советского Союза.

В настоящее время в районных отделениях ГИБДД очередей на замену прав нет, но ожидается, что они появятся совсем скоро. Тогда получение нового удостоверения может стать проблемой. Представители ГИБДД попросили граждан не откладывать процедуру замены на последний день.

Для получения новых прав, от автомобилиста требуется получить медсправку, оплатить государственную пошлину и сфотографироваться на новое удостоверение. В случае если автовладелец забудет обменять права и его остановит инспектор, штраф составит 2500 рублей. При этом автомобиль отправят на штраф-стоянку.

// auto.mail.ru

## **Верховный суд: «УАЗы» унижают человеческое достоинство**

Верховный суд республики Коми отклонил жалобу УВД Сыктывкара на решение Сыктывкарского городского суда от 5 июня 2008 года. В этой новости не было бы ничего интересного, но... В этом самом решении Сыктывкарского городского суда сказано, что даже кратковременное содержание людей в милиционских УАЗ-3909 (так называемая «буханка» или «таблетка») является унижением человеческого достоинства!

Это сенсационное дело, которое может серьезно отразиться на работе всей российской милиции, началось 25 декабря 2007 года. Тогда во время проведения акции правозащитников был задержан по подозрению в хулиганстве гражданин по имени Эриест Мезак. Служители закона схватили его и посадили в задний отсек стандартного милиционского «УАЗ-3909». Там гражданин Мезак провел около 20 минут, после чего был отпущен.

Однако Эрнесту Мезак не понравилось то, что его держали в тесном, темном и холодном кузове «УАЗика» (на улице было минус 3 градуса). Поэтому 26 марта 2008 года он подал жалобу в суд города Сыктывкара. Правозащитник требовал признать, что его нахождение в кузове «УАЗика» является унижением человеческого достоинства. В ходе слушаний Мезак представил суду европейские стандарты по перевозке заключенных, которые были выработаны Европейским комитетом по предупреждению пыток и поддержаны Европейским судом по правам человека.

И судья городского суда поддержал правозащитника! «Условия пребывания Мезака

в заднем отсеке автомашины были незаконными и унижающими его человеческое достоинство, поскольку сам по себе факт кратковременного пребывания гражданина в транспортном средстве специального назначения без законных оснований, без тепла и освещения достаточен для того, чтобы причинить страдания и лишения, а также вызвать в нем чувство страха, беспокойства и неполноценности, унижающие и оскорбляющие его», - сказано в решении суда.

Разумеется милиционерам это не понравилось, и они подали кассационную жалобу. Но и Верховный суд Коми признал, что нахождение людей в милиционских «УАЗах» в зимнее время, когда в кабине холодно и темно, унижает достоинство человека. Причем, даже если подозреваемый находится там совсем непродолжительное время.

## **Количество мигалок увеличится**

Как мы и предсказывали, чуть больше недели назад, количество мигалок принято увеличить.

На прошлой неделе Владимир Путин подписал постановление об увеличение количества спецсигналов в два раза. Нововведения коснутся только чиновников. Милиция и спецслужбы, напротив своих маячков лишатся.

Ранее аппарат правительства РФ, по официальным данным, довольствовался 35 мигалками, после принятия постановления их увеличат до 65 штук. При этом Министерство внутренних дел лишили 31 мигалки, Федеральную службу охраны тоже обделили, лишив 30 мигалок. В пользу чиновников, привилегий на дороге липатся МЧС и Министерство иностранных дел. Вместо них отступать от правил будет Совет федерации и Конституционный суд. Помимо этого в агентствах и федеральных службах мигалки получат не только руководители служб, но и другие подчиненные правительству.

// auto.mail.ru



## Рынок спецстали: в ожидании передела?

Спецстали начинают теснить традиционно применяющийся в производстве металла "обычных" марок. Подобное происходит не только в высокотехнологичных отраслях наподобие авиации, космоса, судостроения и т.п., где потребность в стальных со специальными свойствами всегда была высока. Выгоду использован ия особых свойств металлов высокого передела давно уже оценили машиностроения, например: производство прицепной техники.

Рыночные тенденции показывают, что в ближайшее время спрос на металлы с подобными качествами, и так немалый, будет расти - вместе с конкуренцией между производителями металла.

Несомненно, что в таких условиях начинающему возрождаться российскому "спецстальному" производству придется несладко: ведь мало того, что за годы дефицита многие отечественные потребители привыкли к импортной продукции. Помимо "воспитания" привычки, зарубежные производители "берут" отечественного потребителя прежде всего качеством и применением новейших технологий.

Спецстали, как известно, представляют собой прокат, обладающий особыми характеристиками. Основное отличие таких сталей — это не только выборочное легирование различными добавками (титан, никель, молибден и т.п.), но также применение для производства современных методов контролируемой прокатки и термической обработки продукции.

Общеизвестно, что технологии производства специальных сталей и сплавов являются наиболее сложными в металлургии; для их изготовления требуется сложное оборудование и научный подход. Ранее традиционно считалось, что потребность в стальных со специальными свойствами испытывает в основном оборонный комплекс страны и такие стратегические отрасли, как авиаия, космос, судостроение и т.п.

Однако сегодня спецстали все больше становятся востребованы не только в производстве военной техники и тяжелом машиностроении. Их все более активно начинают использовать в строительстве, легком машиностроении и т.п. Такое интенсивное "наступление" этого материала, ранее считавшегося в основном "оборонным" продуктом, в гражданскую сферу, вытеснило прежде всего особыми свойствами

— высокой прочностью, износостойкостью и т.п., что позволяет получать конструкции с меньшим по сравнению с "традиционным" сырьем весом, а также прямой финансовой выгодой.

Хотя это звучит парадоксально, но за счет использования в производстве дорогих специальных сталей может значительно сократиться конечная цена изделия — из-за меньшей металлоемкости, габаритов, улучшения прочностных характеристик и т.д. Неудивительно, что многие отечественные производители рассматривают "переход" на спецстали как реальный способ продлить срок службы изделия и снизить затраты на его эксплуатацию.

Среди предприятий, ориентирующихся на работу со спецсталью, как правило, превалируют машиностроители.

Например, импортная Ruukki RAEX позиционируется производителем как износостойкая закаленная сталь. Эта марка способна выдерживать давление на поверхность в 1100 Н/кв. мм. За счет высокой твердости и большого временного сопротивления она обладает достаточной прочностью в условиях абразивного износа. В то же время стали этой линейки с индексом 400 и 450 можно формовать способами свободной гибки и отбортовки, а также сваривать всеми "традиционными" способами. Причем в процессе сварки производителем допускается использование как нелегированных, так и легированных присадок.

Известный производитель автоспецтехники и технологического оборудования для нескольких промышленных отраслей, московская компания "Бецема", выбрала эту же марку стали для изготовления бортов самосвалов. И снова звучит уже знакомое: "К сожалению, аналогов в России нет". Представитель "Бецемы" Константин Леонов отмечает: "Есть подобные стали, которые производят немецкая Tissen Group, Arcelor . есть даже российский производитель "Эстар", однако полноценных отечественных продуктов, которые полностью удовлетворяли бы нашим требованиям, я не знаю. Безусловно, импорт характеризуется высокой ценой. Тем не менее, выбранная нами марка (RAEX от Ruukki — Ред.) обладает именно тем качеством, которое нам нужно прежде всего, — высокой прочностью и износостойкостью. Такой материал для изготовления бортов необходим нам постоянно, и никакой заменой на менее прочную здесь обойтись нельзя. Кроме того, зарубежные поставщики металла большое внимание уделяют сервису. Например, когда мы работали с Ruukki, то





за счет аккуратной упаковки и нужных размеров смогли сократить расходы на 10-15%. Сейчас нам был бы интересен новый уровень работы, при котором мы заказываем уже готовые изделия: допустим, компания предоставляет поставщику металла чертежи продукта и на выходе получает практически готовую конструкцию". Как видно, отечественные производители все тщательнее относятся не только к качеству продукта, но и к сервисному обслуживанию, которое готов им предоставить металлоторговцам.

Современный потребитель спецстали становится все более требовательным. Если раньше его удовлетворял сам факт наличия нужной марки (можно вспомнить, что в СССР любая сталь была нормируемым продуктом), то сегодня клиент хочет заранее заданных параметров. И этот факт учитывают ведущие производители спецстали. Например, распространение лазерной резки, широко применяемой в машиностроении и автомобилестроении, потребовало разработки стали со специальными качествами – высокой плоскостью и низкой шероховатостью. Особенность такой стали состоит в том, что после резки этот металл не требует дополнительной обработки. Например, использование "лазерной" стали при производстве зубчатых колес вместо применявшейся ранее "тридцатьседьмой" позволило не шлифовать кромку после резки – необходимость в этом отпала. Собственно, такие продукты и разрабатывались специально под лазерную резку: опытным путем установлено, что подобные стали

можно обрабатывать на 20% быстрее применяемых традиционно. Особые свойства данного вида сталей вызваны современными технологиями прокатки. Улучшения объясняются обработкой готового листа в холодном состоянии на линии DeadFlat. Dead Flat, или корректирующая прокатка, – технологический процесс, который необходим для снятия остаточных напряжений металла и улучшений его плоскостных характеристик. Шероховатость поверхности становится более низкой; плоскость увеличивается. На сегодняшний момент единственная в Европе подобная линия установлена на заводе Ruukki.

Помимо этого, при разработке закладываются такие качества, как хорошая способность к горячему цинкованию (в составе металла находится минимальное содержание фосфора и кремния), а также и к гибке.

Естественно, что этот материал хорошо переносит любые виды обработки - от плазменной сварки до обычной газовой или механической резки.

На сегодня в российском секторе производства спецстали ситуация складывается неоднозначная: еще недавно эксперты и специалисты были вынуждены констатировать, что производство сталей со специальными свойствами в нашей стране, как минимум, агонизирует. Так, например, по сообщениям газеты "КоммерсантЪ", Челябинский металлургический завод (ЧМК), один из отечественных лидеров по производству сталей со специальными свойствами, ранее выпускал около 300 тысяч тонн "нержавейки" в год. В настоящий же

момент объемы производства ЧМК резко снижены из-за высоких объемов экспорта европейских производителей, и, например, в 2006 году комбинат выпустил всего 80 тыс. тонн спецстали. Устаревшее оборудование, отсутствие технологий – вот основные причины, которые называют эксперты, оправдывая сложившуюся ситуацию. Безусловно, ситуация будет меняться.

Как стало известно осенью 2007 года, потерянные позиции России в отношении производства сталей со специальными свойствами намерено восстанавливать ФГУП "Рособоронэкспорт". Это планируется сделать с помощью образованного "Рособоронэкспортом" госхолдинга "Русспецсталь". Госкорпорация намерена привлекать отечественные научные разработки и инвестировать в исследования. Это достаточно перспективный путь – так, ижевские ученые из НИИ металлургической технологии (НИИМТ) уже сегодня готовы предложить технологии получения высоконикелевой стали в промышленном масштабе. Эта методика позволит заменить в нержавеющих сплавах дорогостоящий никель, цена на который постоянно растет (если вспомнить, что 2007 год стал поистине революционным в плане роста цен на цветные металлы, то ценность разработки удмуртских ученых становится еще более очевидна).

Никель, паряду с титаном, незаменим при производстве нержавейки, где он применяется как легирующая добавка (в тонне металла из

"классической" нержавеющей стали Х18Н10Т содержится 100 кг никеля и 10 кг титана, а в сплавах с высокой коррозионной и жароустойчивостью содержание никеля доходит до 80%). Новая технология получения нержавейки заключается в том, что в качестве легирующего используется широко распространенный азот. Он повышает прочность стали, увеличивая ее эластичность, коррозионную и жаростойкость в агрессивных средах.

Как заверяют создатели технологий, она позволяет получить материалы с новыми свойствами, которые обойдутся значительно дешевле, чем существующие ныне. Впрочем, как известно, путь от инвестиций и исследований до промышленного производства достаточно долг и тернист. Однако, как известно, "дорога в тысячу миль начинается с одного шага", и этот шаг уже сделан.

Итак, ситуация очевидна: сегодня потребность нашей страны в той же нержавейке составляет, по предположениям специалистов, примерно 280–300 тысяч тонн. И, по мнению специалистов, практически 80% из всего объема нержавеющего металла на рынке – это импорт. Однако, судя по мерам поддержки производства спецстали, которые принимаются на государственном уровне, а также уже имеющимся техническим разработкам, не исключено, что вскоре на рынке сталей со специальными свойствами возможен рыночный передел.





## **ВОПРОС-ОТВЕТ**

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

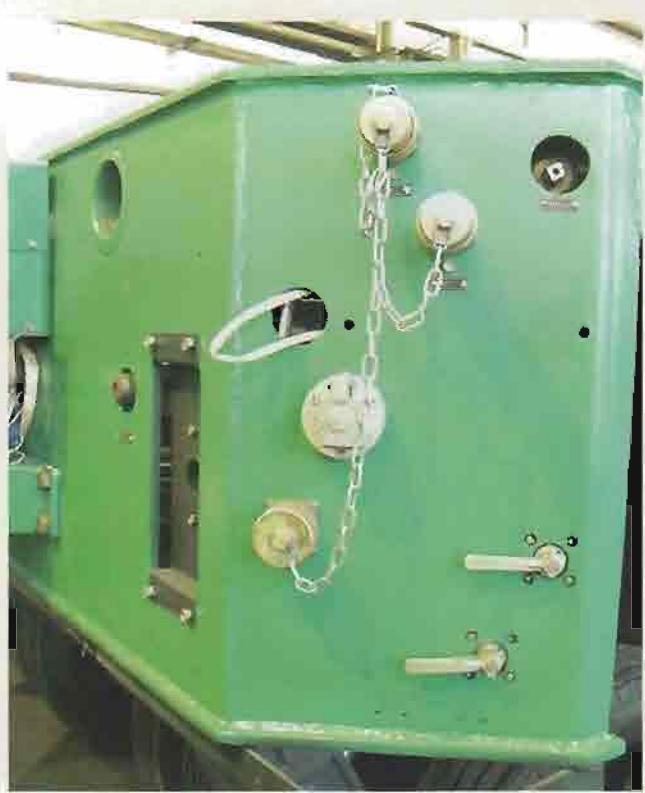
Ответ. В Европе: длина 16,5 метров, высота четыре метра, ширина 2,55 метра; в России: длина 20 метров, высота четыре метра, ширина 2,55 метра.

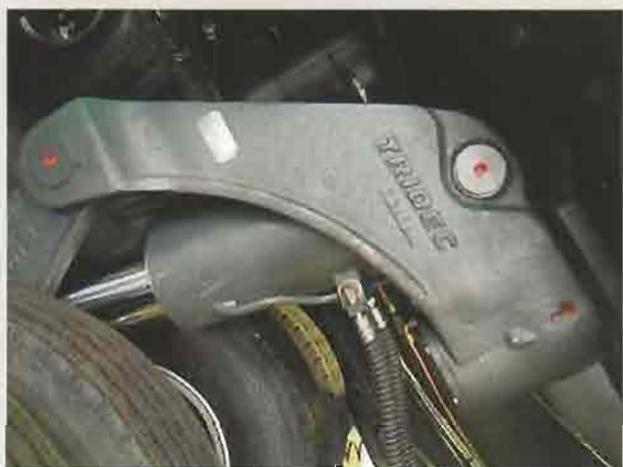
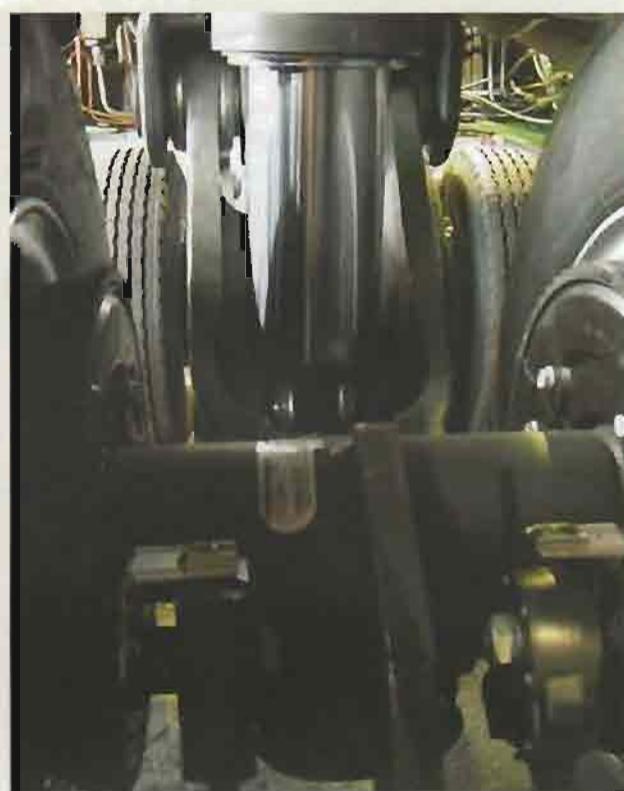
Вопрос. Как правильно закрепить спецтехнику на платформе полуприцепа?

Ответ. В общем случае экскаваторы, бульдозеры, трактора и прочая техника от продольных смещений фиксируется противооткатными упорами, а от вертикальных перемещений колес – увязочными ремнями, вставляемыми в проемы груза. На концах ремней имеются крюки, которым ремень зацепляется за отверстия, выполненные в листе настила платформы. Однако в каждом конкретном случае следует ознакомиться с соответствующим разделом руководства по эксплуатации, входящим в комплект поставки полуприцепа.

Вопрос. Зачем нужна антиблокировочная система тормозов?

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





**Вопрос.** Чем достигается антиблокировочный эффект при работе АБС?

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

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

**Ответ.** Буквами S и M обозначают соответственно датчик и модулятор, а цифры, стоящие перед буквами, указывают на их количество в системе.

## Что делать при ДТП

ДТП (дорожно-транспортное происшествие) – событие, произошедшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Обязанности водителя при ДТП названы в п. 2.5 Правил дорожного движения:

- немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь), не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

- принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать "Скорую медицинскую помощь", а в экстренных случаях отправить пострадавших

на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

· освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;



· сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

Если в результате ДТП нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельства случившегося могут, предварительно составив схему происшествия и подписав ее, прибыть на ближайший пост дорожно-патрульной службы (ДПС) или в орган милиции для оформления происшествия.

В зависимости от причиненного вреда произошедшее ДТП классифицируется как административное правонарушение (при материальном ущербе, причинении легкого или средней тяжести вреда здоровью) либо как преступление (при причинении тяжкого вреда здоровью или смерти). В первом случае на место ДТП выезжает инспектор ДПС, во втором –

оперативно-следственная группа.

### Документы, составляемые на месте ДТП

Если ДТП классифицируется как административное правонарушение, то оно рассматривается в группе разбора ГИБДД.

Участник ДТП обязан сообщить другим участникам сведения о договоре ОСАГО, по которому застрахован его автомобиль. О произошедшем ДТП (т.е. о наступлении страхового случая) оба участника аварии в течение 5 суток должны сообщить в свою страховую компанию. После посещения группы разбора и получения коний протокола и постановления органов ГИБДД пострадавший в ДТП водитель должен обратиться в страховую компанию второго участника ДТП с заявлением о возмещении нанесенного ущерба.



до 1000 тонн и более  
**ТЯЖЕЛОВОЗЫ**

Уралавтоприцеп

Основан в 1943 году

**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



ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-93853-030 с подъёмн., 24 т.,  
7800×2500 (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)**

## СХЕМА ПРОЕЗДА



Из центра

из Кургана

