

# ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА



тяжеловоз ЧМЗАП 99064-080-ККД



тентованный ЧМЗАП 9906-046-01



самосвал ЧМЗАП 9520-020

контейнеровоз ЧМЗАП 9911-053-К



ОНИ — «ДВИГАТЕЛИ» ЭКОНОМИКИ

## Покорители Магистралей



## УВАЖАЕМЫЕ ЗАКАЗЧИКИ, ЧИТАТЕЛИ И КОЛЛЕГИ!

В этом году мы отмечаем 65-летие Великой Победы! От всей души поздравляю Вас с этим общенародным праздником! Завод «Уралавтоприцеп» внес свой вклад в борьбе с фашистскими захватчиками. «Все для фронта, все для победы!» — под таким девизом перестраивалась на военный лад вся промышленность страны. В первый год войны в помощь уральским металлургам был организован небольшой производственный участок, цех, которому предстояло обеспечить металлоконструкциями новые доменные печи. Для укрепления обороноспособности страны уже во время «холодной войны» в 1956-ом на заводе начали выпускать автомобильные прицепы для перевозки танков и другой бронетехники. «Уралавтоприцеп» и сейчас трудится на благо Родины, выполняя львиную долю заказов Минобороны на поставку прицепной техники. Предприятие является эксклюзивным поставщиком Минобороны РФ. Много новых оригинальных технических решений, разработанных для выполнения оборонного заказа, находят применение и в перевозке народнохозяйственных грузов. Абсолютно вся техника удовлетворяет требованиям военных стандартов, прошла государственные испытания, и принята на вооружение. Работники предприятия «Уралавтоприцеп» не снижают уровень качества и при изготовлении продукции для гражданских нужд.

В одной из публикаций мы подведем итоги конкурса на звание «Самый долгоживущий прицеп», который еще раз подтвердил надежность и долговечность продукции ЧМЗАП. Всё это позволяет работникам завода испытывать гордость за свою продукцию. Но мы не останавливаемся на достигнутом и постоянно модернизируем производство. В этом номере журнала рассказывается о новейшем сварочном и покрасочном оборудовании, которое значительно улучшило качество прицепной техники, выпускаемой заводом «Уралавтоприцеп». А также в выпуске опубликована «горячая десятка» самых востребованных моделей прицепной техники и еще много полезной информации.

**Еще раз поздравляю Вас и ваших близких с Днем Победы, желаю удачи Вам и процветания вашему делу!**

# СОДЕРЖАНИЕ

<b>Интервью с Гарбузовым А. П.</b> .....	<b>4</b>
«...высокий класс специалистов, работающих на заводе «Уралавтоприцеп» позволяет нам решить любую производственную задачу».	
<b>Обновленное производство</b> .....	<b>6</b>
Если вы не двигаетесь вперед, то неизбежно окажетесь позади. А движение вперед невозможно без внедрения новых технологий. Завод «Уралавтоприцеп» продолжает уверенно развиваться и модернизировать производство.	
<b>Прицепная техника ЧМЗАП для магистральных перевозок</b> .....	<b>8</b>
По оценкам специалистов в последние годы в России наблюдается стабильный рост рынка грузоперевозок. И, пожалуй, сложно переоценить роль магистральной техники в развитии торговли, строительства, сельского хозяйства и других отраслей экономики.	
<b>Навстречу потребителям</b> .....	<b>11</b>
Современный этап развития мировой экономики требует транспортировки различных грузов между городами, странами, предприятиями. Это предполагает использование различных способов перевозки грузов.	
<b>Новый полуприцеп-тяжеловоз для Российской Армии</b> .....	<b>14</b>
Программа полного технического перевооружения Российской Армии сегодня возведена в ранг приоритетных государственных задач. Успех боевых действий зачастую зависит не только от применения современного и мощного оружия, но и во многом от скорости передвижения подразделений и соединений, а также от тылового обеспечения. И тут военным не обойтись без прицепной техники, которая позволяет решать все эти вопросы.	
<b>Самый долгоживущий прицеп ЧМЗАП служит уже более 35 лет!</b> .....	<b>17</b>
Челябинский завод автомобильных прицепов в конце 2009 года объявил конкурс на звание самого долгоживущего прицепа собственного производства. В конкурсе могла участвовать любая прицепная техника, вышедшая из сборочных цехов нашего предприятия. А с учётом того, что завод работает с 1943 года, такой нашлось немало.	
<b>Каталог актуальных моделей</b> .....	<b>20</b>
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.	
<b>ВАУМА-2010 международная выставка</b> .....	<b>24</b>
Руководство предприятия «Уралавтоприцеп» всегда пристально следит за развитием европейского рынка прицепной техники. Новинки западных производителей, передовые идеи и технические решения, успешно опробованные в Европе, нередко становятся стимулом для дальнейшего совершенствования прицепной техники ЧМЗАП.	

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

**Май, 2010 №27**

**Учредитель и издатель:**  
ОАО «Уралавтоприцеп», г. Челябинск,  
ул. Хлебозаводская, 5.  
тел. 8-800-200-02-74  
[www.cmzap.ru](http://www.cmzap.ru)

**Адрес редакции:**  
454000, г. Челябинск,  
ул. Хлебозаводская, 5  
[pt@cmzap.ru](mailto:pt@cmzap.ru)

**Редактор:**  
Маликов В. В.

**Корреспондент:**  
Кожева А. В.

**Дизайн и вёрстка:**  
Стародубцев Е. Н.

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

**Тираж номера:** 10 000 экз.

**Отпечатано:**  
ЗАО «Челябинская межрайонная типография» 454106,  
г. Челябинск, ул. Северокрымская, 20.

**Заказ:** 2744

**Распространение:**  
адресная рассылка

**Электронная версия журнала:**  
[www.cmzap.ru](http://www.cmzap.ru)

# Интервью с ГАРБУЗОВЫМ А. П.

«...высокий класс специалистов, работающих на заводе «Уралавтоприцеп» позволяет нам решить любую производственную задачу.»



## ГАРБУЗОВ АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ

На заводе с 1980 г. Начинать работать технологом в цехе мелких серий. За 9 лет прошел ступени мастера, заместителя начальника по подготовке производства, начальника ЦСТП №2. С лета 2008-го вернулся на родное предприятие уже в качестве директора основного производства.

«ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД НЕВОЗМОЖНО БЕЗ МОДЕРНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА. МЫ РЕШИЛИ БОЛЬШЫЕ ВОПРОСЫ — УЛУЧШИЛИ КАЧЕСТВО СВАРКИ И ПОКРАСКИ. НО НА ЭТОМ ВСЕ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ...» О ГЛОБАЛЬНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЯХ НА ЗАВОДЕ РАССКАЗАЛ НАЧАЛЬНИК ОСНОВНОГО ПРОИЗВОДСТВА АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ ГАРБУЗОВ.

**Ваше возвращение на «Уралавтоприцеп» совпало с началом экономического кризиса. Как это повлияло на вашу работу и отразилось на заводе в целом?**

Именно кризис и послужил толчком ко многим преобразованиям на заводе. Летом 2009-го мы возобновили свое производство осей, которое свернули несколько лет назад. В последнее время оси закупались у наших поставщиков в Германии. Но в кризис заграничные детали резко подорожали. Производство собственных осей оказалось намного выгоднее и что важно, качество наших деталей не существенно отличается от европейских аналогов. А по некоторым параметрам наши оси даже превосходят западные аналоги. Сделанные из стали уральской закалки, они выдерживают температуру до -50-ти градусов. Это немаловажно при эксплуатации прицепной техники в условиях крайнего Севера. А после обновления механического производства мы сможем выпускать очень качественный продукт мирового стандарта. Процесс модернизации производства на заводе сейчас идет полным ходом. В частности было установлено новое покрасочное оборудование и специальная дробеструйная установка «KIESS». А также мы приобрели дополнительные сварочные аппараты «Ketrrr».

**Какие еще усовершенствования в производстве планируете в ближайшее время?**

В первую очередь будем обновлять прессово-заготовительное производство. Уже составлен план модернизации на 2010 год и заключены договоры с поставщиками на приобретение гильотинных ножниц, кромкогиба и аппарата машиноплазменной резки. Вместо одного режущего суппорта заработает одновременно пять газовых и один плазменный. Плазменная головка позволит нам быстро и точно переносить чертеж на раскраиваемый материал. Она сменит разметчика на листовом участке, который делает это вручную с помощью обычного мела и шаблона. Работа сразу несколькими суппортами позволит избежать саблевидности изделий. К примеру, вырезая прямую деталь одним суппортом, под термическим воздействием с одной стороны металл

незначительно деформируется. Этот дефект придется править на кулачковом прессе. Приобретение нового аппарата машиноплазменной резки позволит нам увеличить производительность труда в 6 раз! Также мы планируем заменить один общезаводской компрессор по подаче сжатого воздуха на несколько компрессоров меньшей мощности. Дело в том, что подразделения предприятия работают в разном режиме. Самый «загруженный» прессово-заготовительный цех трудится в две смены и без выходных. Вместе с ним не выключается и заводской компрессор, продолжающий работать на полную мощность только ради одного цеха. А учитывая то, что процесс этот достаточно энергоемкий, представьте себе, сколько электроэнергии тратится впустую. Между тем, установка нескольких компрессоров меньшей емкости позволит сократить потребление электричества примерно в 10 раз! Будем обновлять и механическое производство, приобретать современные станки.

**Задумки конструкторов «Уралавтоприцепа» многие называют гениальными. Как происходит их воплощение в жизнь, что помогает реализовать самые смелые замыслы конструкторского бюро?**

Еще не было случая, чтобы мы не смогли запустить в производство ту или иную разработку конструкторского отдела. Изначально, каждый новый проект поступает в цех мелких серий. Тут работают самые квалифицированные специалисты. Люди с большими знаниями и опытом. В цехе мелких серий происходит сборка и обкатка новой модели прицепа. После всех необходимых испытаний новинка поступает в цех основного производства, и становится на поток. Бывает и такое, что по желанию заказчика, уже «обкатанная» модель приобретает какие-либо дополнения и усовершенствования. К изготовлению заказов мы приступаем сразу в цехе основного производства. Все сборщики — специалисты со стажем, умеющие работать по чертежам. Хочу отметить то, что высокий класс специалистов, работающих на заводе «Уралавтоприцеп», позволяет нам решить любую производственную задачу.



Если вы не двигаетесь вперед, то неизбежно окажетесь позади. А движение вперед невозможно без внедрения новых технологий. Завод «Уралавтоприцеп» продолжает уверенно развиваться и модернизировать производство.

Дробеструйная камера «KIESS»

Магнитные грузозахваты Walker «Magnetics»



## Обновленное производство

На предприятии заработало новое покрасочное оборудование и специальная дробеструйная установка «KIESS» (пр-ва Германия). А также, в рамках проекта по обновлению и расширению производственных мощностей, ОАО «Уралавтоприцеп» дополнительно приобрело несколько десятков новых сварочных аппаратов полуавтоматической дуговой сварки. Импортные полуавтоматы позволяют более точно устанавливать режимы сварки, проволока теперь подается ровнее, а сварочные швы в результате получаются более качественными. Раньше «варили» в углекислом газе, сейчас для этого используется смесь углекислого газа с аргоном. Преимущества нового метода в меньшем разбрызгивании, а значит и более аккуратном, можно сказать «чистом» способе сварки. Вообще же к приобретению сварочного оборудования на

заводе «Уралавтоприцеп» подошли с особой тщательностью. Было рассмотрено множество предложений от поставщиков. Представители компаний-производителей сварочных автоматов приезжали на завод со своим оборудованием, демонстрировали его качества и преимущества. Своеобразный тендер выиграла продукция финской компании «Kemppi».

После основных сварочных работ прицепы проходят процесс очистки в еще одном очень важном приобретении завода — дробеструйной камере. Металлическая дробь быстро и качественно очищает поверхность от следов сварки и возможных загрязнений. Распыляемые под давлением стальные шарики сглаживают сварочные швы. *«Раньше мы очищали рамы вручную. Чтобы удалить следы сварочных брызг, бригада из шести человек работала несколько часов. Но*

*такого результата, как после обработки в дробеструйной камере, добиться не удавалось. А сейчас посмотришь на готовый прицеп, и глаз радуется. Гордишься своей работой»* — не скрывает восхищения начальник участка сдачи готовых рам **АНАТОЛИЙ СОЛОВЬЕВ**. Подготовка прицепа к покраске теперь занимает всего 3 часа, после этого он отправляется в новую окрасочно-сушильную камеру «ReTek». Окрасивание производится полиуретановой краской фирмы «JOTUN» (пр-ва Норвегия) с повышенной износоустойчивостью методом безвоздушного распыления. Температура в сушилке достигает 80-ти градусов.

Все эти усовершенствования позволили значительно улучшить качество и внешний вид выпускаемой продукции. Немаловажно и то, что новая технология покраски, внедренная на заводе «Уралавтоприцеп», гарантирует долговечность и

износоустойчивость окрашенной поверхности. Да и время, которое, как известно — деньги, теперь тоже существенно экономится. Окраска прицепной техники по новой технологии, не требует предварительного накладки грунта, а сушка происходит быстрее в четыре раза.

На этом модернизация производства на заводе «Уралавтоприцеп» не закончилась, а можно сказать только набрала обороты. Глобальные преобразования происходят в каждом подразделении предприятия, и направлены они не только на улучшение качества выпускаемой продукции, но и на более эффективную организацию производства. В рекордные сроки рабочие предприятия осваивают новые технологии, которые позволяют значительно повысить производительность труда.

К примеру, совсем недавно в прессово-заготовительном цехе появились два мощных магнитных грузозахвата «Walker MAGNETICS» производства Нидерланды, каждый из которых может поднять по одной тонне! Их используют при подъеме изделий со стола машины термической резки «Агат». Теперь подготовка рабочего стола МТР к последующей загрузке происходит намного быстрее. Раньше нарезанные изделия вынимались из раскро-

енного металлического листа сложно и неудобно, с помощью ручных приспособлений. Сейчас для этого достаточно опустить магнит и повернуть рычаг. Деталь надежно закреплена и с легкостью перемещается в другое место. *«Магнитные грузозахваты позволили нам значительно сократить время на раскройку деталей. В смену экономится примерно полчаса, а учитывая то, что от нашей оперативности зависит работа всех остальных цехов, это немало. Мы задаем темп заводу, и тут каждая минута на вес золота!»* — говорит начальник прессово-заготовительного цеха **СЕРГЕЙ ЛЕВИН**.

Новое оборудование завод «Уралавтоприцеп» приобретает только у зарубежных поставщиков. Как показала практика, заграничные новинки намного качественнее отечественных аналогов. А некоторых разработок в России просто нет. Эффективные вложения в модернизацию производства позволяют предприятию «Уралавтоприцеп» выпускать более качественную продукцию и завоевывать новые рынки, как в России, так и за рубежом.



Сварочное оборудование «KEMPI»

**А сейчас посмотришь на готовый прицеп, и глаз радуется.**

# Прицепная техника ЧМЗАП

## для магистральных перевозок

**О**АО «Уралавтоприцеп» является одним из лидеров в производстве прицепной техники. Продукция завода позволяют решать широкий спектр транспортных задач. Предприятие постоянно улучшает свою линейку магистральной техники, которая включает в себя контейнеровозы под любые размеры контейнеров, включая high-cube, панелевозы, универсальные бортовые и тентованные прицепы, самосвальные и другие.

Вместе с тем, специалисты ЧМЗАП внимательно следят за изменениями на рынке и тщательно анализируют потребности, чтобы быть готовыми предложить лучшие образцы своей техники тем покупателям, которые ценят высокую надёжность и неприхотливость отечественной техники.

В последнее время на рынке значительно повысился спрос на полуприцепную технику, способную перевозить любые типы контейнеров. Ввиду повышения

спроса на данную технику, на заводе ЧМЗАП было принято решение расширить линейку выпускаемых полуприцепов этого типа. Освоенный модельный ряд контейнеровозов производства ЧМЗАП на сегодняшний день включает 40 модификаций с различной полезной нагрузкой от 20 до почти 40 тонн. Контейнеровозы рассчитаны на перевозку всех типов контейнеров, включая 1С, 1СС, 1ССС, 1СХ, 1А, 1АА, 1В, 1ВВ и 1ВХ, а также HighCube, высота которого 2,9 метра по дорогам I-III технических категорий.

Отдельно хочется остановиться на моделях контейнеровозов семейства ЧМЗАП-9911. Вариант исполнения по спецификации 052 грузоподъемностью 35 тонн и 053 грузоподъемностью 36,5 тонн подразумевает использование в конструкции контейнеровозов ряда иностранных комплектующих,

что повышает уровень комфорта при эксплуатации данной модели. Эти полуприцепы соответствуют нормам выпуска под тягачи с низким седельно-прицепным устройством импортного производства. Дорожное покрытие при использовании контейнеровозов данных спецификаций должно быть очень хорошего качества.

Специально для наших российских дорог на заводе создали контейнеровоз ЧМЗАП-9911 по спецификации 061. В его конструкции используются только отечественные комплектующие, а седельно-прицепное устройство подходит к тягачам КамАЗ, МАЗ и КРАЗ. Грузоподъемность этой модели полуприцепа — 28 тонн.



Полуприцеп-контейнеровоз 9911-053-К

Экономичный вариант контейнеровоза соответствует всем мировым стандартам на подобную продукцию

Еще один пример контейнеровоза — ЧМЗАП 9911W по спецификации 055. Этот полуприцеп, способный перевозить до 32 тонн, оборудован раздвижной рамой, является единственным в России полуприцепом, выпускаемым по такой схеме. За счёт чего в большинстве грузоперевозок он занимает меньше места на дороге, а, значит, и является более кон-

ролируемым по сравнению со своими аналогами, не имеющими раздвижных рам.

На заводе уверены — все модификации контейнеровозов будут востребованы покупателями, в первую очередь теми, кто занимается перевозками на значительные расстояния или использует в своих логистических схемах морские или железнодорожные пути. Ведь мало, например, доставить груз из другой страны в отечественный порт, его нужно привезти в магазины или на предприятия, а в этом случае контейнеровоз выступает незаменимым помощником, легко решая задачу по транспортировке крупногабаритного груза по автомобильным дорогам общего пользования.

Так же на данный момент пользуются высоким спросом бортовые полуприцепы. Из этой серии особенно хочется отметить бортовой полуприцеп ЧМЗАП 99065-031 грузоподъемностью в 35 тонн. Его особенностью является то, что данная модель может перевозить грузы как в тарно-штучной упаковке, так и трубы, а также морские контейнеры. Расширение технологических возможностей было достигнуто за счет установки коников и контейнерных замков.

Многофункциональность — одно из главных конкурентных преимуществ прицепной техники ЧМЗАП. К примеру, панелевозы ЧМЗАП-93853-033-УПП и ЧМЗАП-99064-042-К могут перевозить разные типы грузов.

Полуприцеп ЧМЗАП-93853 по спецификации 033-УПП предназначен для перевозки:

- грузов в товарно-штучной упаковке (ящики, мешки, европоддоны и тп.);
- 30 футовых контейнеров (1В,1ВВ), при перевозке контейнеров борта нужно снять;
- железобетонных плит, стеновых панелей, если установить ферму, входящую в комплект поставки, ферма крепится теми же замками, что и контейнеры.
- любых тяжеловозных неделимых грузов соответствующей массы и габаритов.

Полуприцеп имеет две оси, рессорную подвеску. Грузоподъемность данной модели без бортов и фермы 26 тонн, с фермой 24 тонны. Комплектуется шинами 235/75 R17,5

Полуприцеп ЧМЗАП-99064 по спецификации 042-К может перевозить следующие грузы:

По оценкам специалистов в последние годы в России наблюдается стабильный рост рынка грузоперевозок. И, пожалуй, сложно переоценить роль магистральной техники в развитии торговли, строительства, сельского хозяйства и других отраслей экономики.



Полуприцеп-самосвал 9520-030



# Навстречу потребителям

**Н**А ПРЕДПРИЯТИИ ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП» ВСЕГДА ГОТОВЫ ПОЙТИ НАВСТРЕЧУ ПОКУПАТЕЛЮ И РАЗРАБОТАТЬ ПРИЦЕПНУЮ ТЕХНИКУ ПОД КОНКРЕТНУЮ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ЗАДАЧУ.

Современный этап развития мировой экономики требует транспортировки различных грузов между городами, странами, предприятиями. Это предполагает использование различных способов перевозки грузов. Один из самых распространённых способов перевозки — с помощью прицепной техники, которая позволяет решать множество задач по перевозке как стандартизированных, так и уникальных негабаритных грузов. Причём в каждом конкретном случае требуется учесть особые условия эксплуатации, как-то клима-

тические условия, тип или полное отсутствие дорожного полотна, другие факторы. Предприятию «Уралавтоприцеп» находит индивидуальный подход к каждому заказчику. Для этого на Челябинском машиностроительном заводе автомобильных прицепов существует конструкторский отдел, силами которого за последний год разработаны вновь и модернизированы более 100 моделей прицепной техники.

Совсем недавно был произведён под заказ 2-осный полуприцеп-тяжеловоз **ЧМЗАП-93853-0000013-Б1**, способ-

ный перевозить до 26 200 кг полезной нагрузки. Его особенность в том, что он сделан с бортами! Таким образом, можно перевозить не только строительную технику, но и различные грузы как на обычном бортовом полуприцепе. Небольшое изменение в конструкции позволяет расширить функциональные возможности полуприцепа и увеличить область его применения, что важно для тех покупателей, которым требуется перевозить технику и грузы, но при этом хочется приобрести одну единицу прицепной техники.

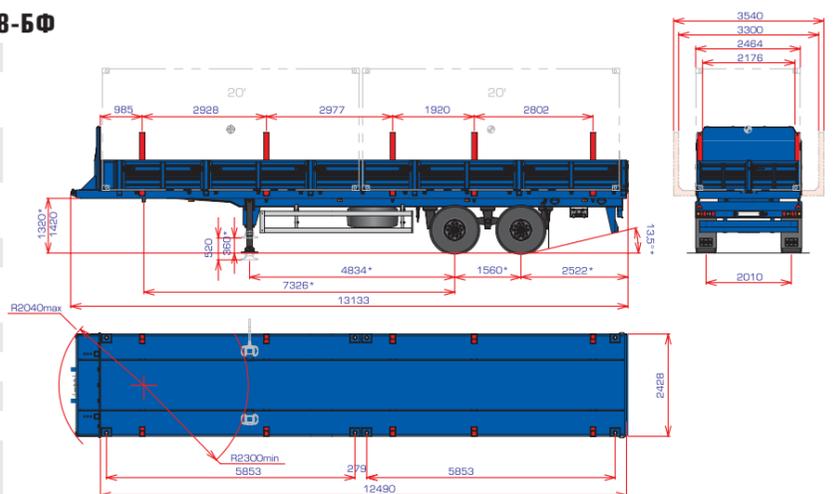
- *тяжеловозные крупногабаритные неделимые грузы, для чего полуприцеп имеет грузовую платформу длиной 13 метров и шириной 2,5 метра с возможностью расширения ее до 3 метров;*
  - *длинномерные грузы (прокат металлов, трубы, железобетонные столпы и т.п.) для этого полуприцеп комплектуется стойками-кониками;*
  - *большегрузные контейнеры 20 и 40 футов, благодаря наличию замков для крепления контейнеров;*
  - *железобетонные конструкции панельного домостроения (плиты, панели и т.п.) в вертикальном положении при комплектации полуприцепа съемной хребтовой фермой.*
- Полуприцеп имеет три оси, рессорную подвеску. Грузоподъемность без

коников и фермы 36 тонн, с кониками 35 тонн, с фермой 33,4 тонны. Шины 235/75 R17,5. Для магистральных перевозок приспособлен новый самосвальный прицеп ЧМЗАП-9520 по спецификации 030, получивший личное имя «Носорог». Этот грозного вида полуприцеп, созданный в конструкторском отделе предприятия, может перевозить до 40 тонн груза. Новая модель самосвала предназначена для различных насыпных грузов. Кузов может быть изготовлен из специальной стали Hardox: облегченной, сверхпрочной, устойчивой к истиранию, что увеличивает срок службы самосвала. Его рама надёжна и не подвержена деформациям, могущим привести к повреждению полуприцепа. Это достигается за счёт расчётов конструкции, специальных марок стали и

огромного опыта заводских инженеров-конструкторов. Все образцы прицепной техники производства ЧМЗАП прошли серьёзные испытания, при их производстве производились самые точные расчёты конструкции шасси и всей модели, в общем, все узлы и агрегаты производятся на самом заводе, хотя по желанию могут быть заменены на стандартизованные западные комплектующие. Важно отметить, что все выпускаемые полуприцепы соответствуют российским и международным требованиям, предъявляемым к подобной технике, и имеют одобрения типа транспортного средства (ОТТС). Все новинки предприятия, а так же проверенные временем модели всегда можно найти на сайте ЧМЗАП — [www.cmzap.ru](http://www.cmzap.ru)

## Полуприцеп бортовой ЧМЗАП-9906-0000038-БФ

Масса перевозимого груза	18500 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	7000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	9500 кг
Нагрузка на дорогу через шины	16000 кг
Число колёс	4+1 шт
Шины	120x500-508 мод. ИД-П2
Давление воздуха в шинах	0,52 МПа
Диаметр шкворня, дюйм (мм)	2 (50,8)
Подвеска	— рессорная балансирная
Максимальная скорость	70 км/ч
Типы перевозимых контейнеров	— 2хС или СС 1хА или АА





Масса перевозимого груза	26200 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	6500 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	14700 кг
Нагрузка на дорогу через шины	18000 кг
Число колёс	8+1 шт
Шины	9,00R20 ГОСТ 5513
Давление воздуха в шинах	0,64 МПа
Диаметр шкворня, дюйм (мм)	2 (50,8)
Максимальная скорость	70 км/ч

Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-93853-0000013-Б1

По заказу предприятия «Камчатгазпром» конструкторы завода разработали еще одну новинку — бортовой полуприцеп ЧМЗАП-9906-038-БФ. Эта модель полуприцепа оборудована не только бортами и кониками, но еще и контейнерными замками. Вмонтированные фитинги добавили полуприцепу функциональности. Теперь его можно использовать и как контейнеровоз! Это усовершенствование стало очень важным дополнением к существующим характеристикам бортовых полуприцепов этой модельной линейки. Поистине универсальный и многофункциональный полуприцеп **ЧМЗАП-99060-38-БФ** в ближайшее время будет запущен в производство и, несомненно, станет одним из самых востребованных на рынке прицепной техники.

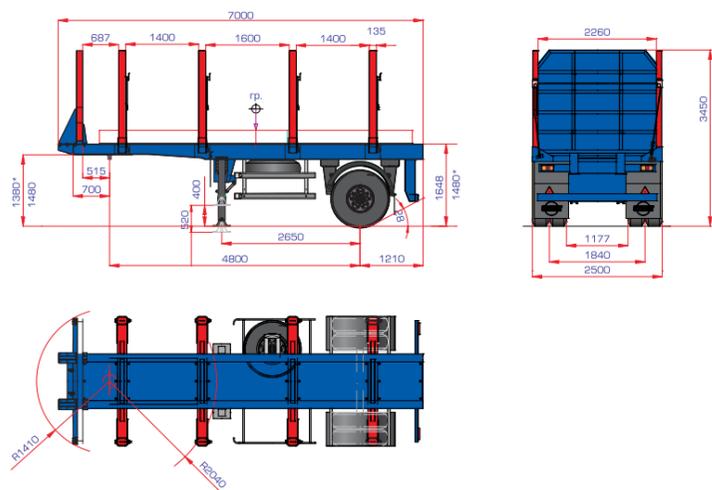
Специально для нужд лесозаготовительной организации завод «Уралавтоприцеп» разработал новый сортиментовоз **ЧМЗАП-408020**. Лесовик отличается повышенной маневренностью и проходимостью, что очень важно именно в этой отрасли производства. Длина сортиментовоза всего 7 метров, а для безопасности перевозок полуприцеп оборудован передним защитным бортом. Технические характеристики новинки соответствуют всем пожеланиям заказчика. Что интересно, организация, заказавшая партию новых полуприцепов, уже отчаялась найти качественные лесовозы, обладающие необходимыми параметрами. Долгое время лесозаготовители пытались самостоятельно решить проблему вывоза леса с труднопроходимых территорий с помощью самодельной техники, выполненной

кустарным способом. В этой, казалось бы, безвыходной ситуации на помощь пришел завод «Уралавтоприцеп».

Это далеко не полный перечень новых разработок предприятия ЧМЗАП. Специалисты завода готовы выполнить заказ любой сложности от базовых моделей до суперсовременных и высокотехнологичных образцов. Чтобы заказать необходимую технику, достаточно позвонить на бесплатный по России телефон «горячей линии» 8-800-200-02-74. Опытные менеджеры помогут подобрать оптимальную модель полуприцепа или же оформить заявку на совершенно новый образец спецтехники, который будет разработан по спецзаказу с учетом пожеланий клиента.

**Сортиментовоз ЧМЗАП-408020**

Масса перевозимого груза	15000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	3500 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	7200 кг
Нагрузка на дорогу через шины	11300 кг
Число колёс	4+1 шт
Шины	12,00R20
Диаметр шкворня, дюйм (мм)	2 (50,8)
Максимальная скорость	80 км/ч



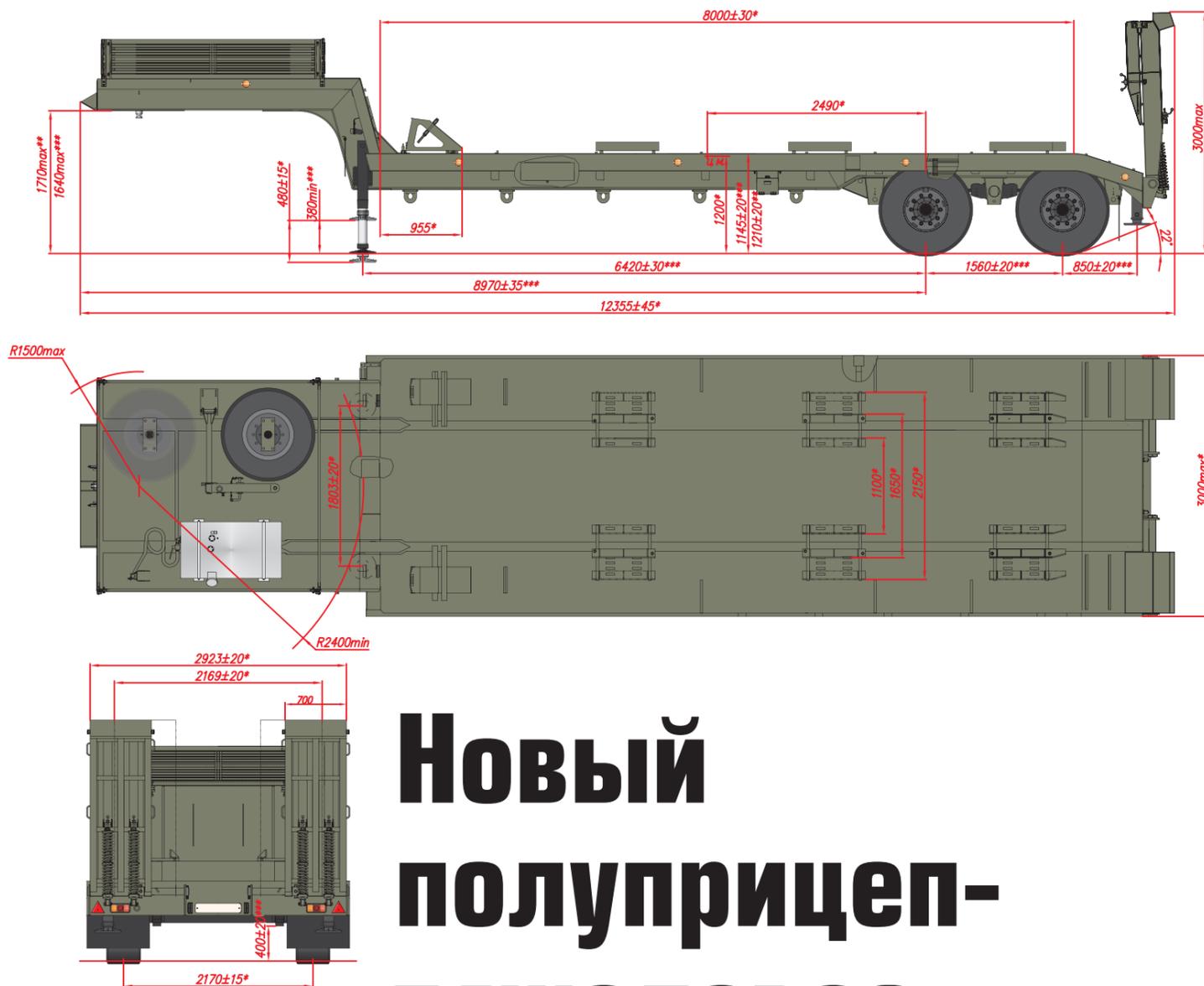
Россия, Свердловская обл.,  
пгт. Баранчинский, ул. Ленина, 2а  
sales@bemz.ru • www.bemz.ru

# ВСЕ ВИДЫ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ И ГЕНЕРАТОРОВ



# 8-800-200-02-73

звонок из России бесплатный



# Новый полуприцеп-тяжеловоз

## для Российской Армии

\* размеры для справок  
 \*\* размеры для снаряжённого полуприцепа  
 \*\*\* размеры для полуприцепа с полной массой

**П**РОГРАММА ПОЛНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРЕВООРУЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ АРМИИ СЕГОДНЯ ВОЗВЕДЕНА В РАНГ ПРИОРИТЕТНЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЗАДАЧ. УСПЕХ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ ЗАЧАСТУЮ ЗАВИСИТ НЕ ТОЛЬКО ОТ ПРИМЕНЕНИЯ СОВРЕМЕННОГО И МОЩНОГО ОРУЖИЯ, НО И ВО МНОГОМ ОТ СКОРОСТИ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ И СОЕДИНЕНИЙ, А ТАКЖЕ ОТ ТЫЛОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ. И ТУТ ВОЕННЫМ НЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ, КОТОРАЯ ПОЗВОЛЯЕТ РЕШАТЬ ВСЕ ЭТИ ВОПРОСЫ.

Продукция Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов, по утверждению высокопоставленных военных, сегодня является одной из основ мобильности российской армии. Предприятие является эксклюзивным поставщиком Минобороны РФ. Модельная линейка полуприцепов-тяжеловозов, а также прицепов и полуприцепов многоцелевого назначения разработана и выпускается исключительно для военных. Примечательно, что от разработки оборонных заказов выигрывают не только военные. Технические усовершенствования и новые конструкторские решения, многократно испытанные в армейских условиях с успехом используются в производстве прицепной техники для гражданских нужд.

В ближайшее время на вооружении Российской Армии появится новый полуприцеп-тяжеловоз 2-ППТ-25 модели ЧМЗАП-9326.000000.020. Это третье поколение тяжеловозов грузоподъемностью в 25 тонн, выпускаемых на предприятии «Уралавтоприцеп» по заказу Министерства обороны РФ.

Первым тяжеловозом грузоподъемностью в 25 тонн был ЧМЗАП-5523. Данный полуприцеп предназначался для перевозки танков и другой бронетехники. Его поставки по линии Минобороны осуществлялись с 1966-го года. В 80-ых челябинские конструкторы создали новый 25-ти тонный полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП 93853, который выпускался на заводе до настоящего времени. И вот спустя тридцать лет возникла необходимость модернизировать существующую модель. Ведь за последние годы появились новые разработки, позволяющие существенно улучшить технические характеристики прицепной техники, сделать надежные и проверенные временем модели еще более удобными в эксплуатации.

Последняя модель полуприцепа-тяжеловоза 2-ППТ-25 модели ЧМЗАП-9326.000000.020 оснащена трапами новой конструкции двойного сложения, которые позволяют уменьшить угол въезда бронетехники. Это помогает избежать ударных нагрузок, которые неизбежно возникают при заезде по обычным трапам. На полуприцепе установлены система сигнализации падения воздуха в шинах и антиблокировочная система тормозов. В отличие от своего предшественника, двухосный тяжеловоз ЧМЗАП-9326.000000.20 имеет четыре колеса вместо



Параметр	Значение
Масса полуприцепа в снаряжённом состоянии с ЗИП и запасным колесом, кг	9 000
Полная масса полуприцепа, кг	34 000
Распределение полной массы полуприцепа в сцепе с тягачом, кг	14 000
- на седельно-сцепное устройство тягача	20 000
- на дорогу через шины тележки	
Максимальная скорость, км/ч	80
Габаритные размеры полуприцепа, мм	
- длина	12 355
- ширина	3 000
- высота по трапам	3 000

Параметр	Значение
Размеры погрузочной площадки, мм	
- длина	8 000
- ширина	3 000
Погрузочная высота полуприцепа, мм	
- снаряжённого	1 210
- полной массой	1 145
Колея полуприцепа, мм	2 170
Дорожный просвет, мм	400
Подвеска	рессорная балансирующая



Испытания на специальном полигоне в НИИ МО РФ г. Бронницы

восьми. Ранее устанавливались спаренные колеса, в последней модели они одинарные на новых шинах 385/65R22,5 мод. Я-607. Немаловажным дополнением новинки стала бортовая площадка, установленная на гусачной части полуприцепа. На ней расположены запасные колеса, и дополнительный топливный бак, вмещающий 350 литров горючего, что позволяет увеличить пробег автопоезда до заезда на заправочную станцию. А учитывая то, что перевозить тяжелую колесную и гусеничную технику военным приходится на довольно большие расстояния, причем зачастую в полевых условиях, возможность дозаправки в пути имеет большое значение. Основными тягачами для данного полуприцепа являются КАМАЗ-6450(8x8), УРАЛ-542301, БАЗ-6402. Стоит отметить, что всю прицепную технику, выпускаемую по заказу Минобороны, конструкторы завода специально адаптировали к тягачам, состоящим на вооружении в Российской армии.

Масса полуприцепа в снаряженном состоянии 9000 кг, распределение полной массы полуприцепа на седельно-сцепное устройство тягача 14000 кг, на дорогу через шины 20000кг. Максимальная скорость передвижения полуприцепа полной массой не менее 80 км в час. Размер погрузочной площадки составляет 8 метров в длину и 3 метра в ширину. Погрузочная высота тяжеловоза в снаряженном состоянии 1210 мм, полной массой 1145мм. Дорожный просвет 400 мм. Модель оснащена рессорной балансирной подвеской.

В конструкции нового полуприцепа-тяжеловоза обеспечена высокая степень унификации и стандартизации за счет применения узлов и деталей серийно выпускаемых полуприцепов-тяжеловозов, в частности пневматической аппаратуры, электрооборудования, узлов рамы, узлов подвески и колесно-ступиичной группы. Новый полуприцеп-тяжеловоз 2-ППТ-25 идеально приспособлен к войсковому ремонту. Этому способствует хороший доступ к деталям составных частей и простота конструкции узлов. Опытный образец полуприцепа-тяжеловоза ЧМЗАП 9326.000000.20 успешно выдержал предварительные и государственные приемочные испытания на специальном полигоне в НИИ МО РФ г. Бронницы и был рекомендован межведомственной комиссией для серийного выпуска.

На сегодняшний день по заказу Минобороны на заводе «Уралавтоприцеп» выпускается более тридцати наименований и модификаций прицепной техники. Практически ежегодно для нужд Армии конструкторы ЧМЗАП разрабатывают новые модели, в создании которых используется много оригинальных технических решений. Вся оборонная продукция выпускается в соответствии с высочайшими стандартами качества, принятыми во всем мире при изготовлении военной техники.

Опытный образец полуприцепа-тяжеловоза ЧМЗАП 9326.000000.20... был рекомендован межведомственной комиссией для серийного выпуска.



ЧЕЛЯБИНСКИЙ ЗАВОД АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРИЦЕПОВ В КОНЦЕ 2009 ГОДА ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА ЗВАНИЕ САМОГО ДОЛГОЖИВУЩЕГО ПРИЦЕПА СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА. В КОНКУРСЕ МОГЛА УЧАСТВОВАТЬ ЛЮБАЯ ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА, ВЫШЕДШАЯ ИЗ СБОРОЧНЫХ ЦЕХОВ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ. А С УЧЁТОМ ТОГО, ЧТО ЗАВОД РАБОТАЕТ С 1943 ГОДА, ТАКОЙ НАШЛОСЬ НЕМАЛО.

# Самый долгоживущий прицеп ЧМЗАП

**служит уже более 35 лет!**



**ПОЛУПРИЦЕП ЧМЗАП-5523П**  
 •  
 Полуприцеп ЧМЗАП-5523П 1973 года выпуска оказался самым долгоживущим прицепом производства Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов.

В адрес предприятия «Уралавтоприцеп» пришло множество писем и телефонных звонков от желающих побороться за почётное звание «Самый долгоживущий прицеп». Участие в конкурсе

приняли прицепы с самых отдалённых уголков России и территории бывшего СССР. Оказалось, что прицепная техника, изготовленная на заводе ЧМЗАП много лет назад, до сих пор верой и

правдой служит своим владельцам. Например, в официальном письме от «Управления механизации-3» из Комсомольска-на-Амуре, сообщается, что их предприятие является владельцем



**Сергей Павлович ГОРБУНОВ** родился в 1949 году в Тюменской области. В 1975 году окончил

Тюменский Индустриальный институт. Работал начальником Западносибирской геологоразведочной экспедиции. Год назад ушел на пенсию. Имеет двух сыновей и троих внуков.

Его полуприцеп ЧМЗАП-5523П 1973 года выпуска оказался самым долгоживущим прицепом производства Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов, чей возраст на конкурсе был подтверждён документально.



полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-5223П 1973 года выпуска — главный призёр конкурса



полуприцепа тяжеловоза ЧМЗАП-5523-А 86-го года выпуска, который успешно эксплуатируется до настоящего времени. А предприятие «Онегалеспром» из Вологодской области, владеющее полуприцепом ЧМЗАП-9985 1980-го года выпуска, помимо необходимого, по условиям конкурса, паспорта транспортного средства с отметкой о прохождении техосмотра, прислало и копию путевого листа. Из него следует, что 18 ноября 2009 года прицепом ЧМЗАП перевозилась техника из города Вытегра в Белоусово.

Были и очень тёплые строчки, написанные от души: «Во-первых, поздравляю Вас всех с тем, что Вы есть, существуете и работаете!» — пишет нам Иван Алексеевич Пасменко. «Со своим полуприцепом модели ЧМЗАП-9991 1985 года выпуска я объездил весь Советский Союз, от Архангельска до Ферганы, от Читы до Ужгорода (Украина) в течение 10 лет. В юбилей 60-летия мне передали его в собственность, и до сих пор я рад и горжусь тем, что у меня такой прицеп!» Такие письма не могут не радовать.

Конструкторы завода, выступавшие консультантами в данном конкурсе, с удивлением обнаруживали среди машин, всё ещё служащих своим владельцам, прицепы давно снятых с производства моделей.

До сегодняшнего дня исправно служит ещё один долгожитель, прицеп-тяжеловоз ЧМЗАП-5212А 1979 года выпуска. На предприятии ОАО «Алтай-кокс» полуприцеп перевозит гусеничную технику. Интересно то, что именно ЧМЗАП-5212 стал самым «массовым» участником конкурса. Практически каждая третья заявка на звание самого долгоживущего прицепа поступила от владельцев этой модели полуприцепа. Полуприцеп ЧМЗАП-5212А на заводе выпускали с 1970-го года по 1987-ой. Всего было выпущено чуть больше двух тысяч экземпляров.

Хотя участников было немало, победителем конкурса и счастливым обладателем главного приза — телевизора PHILIPS с диагональю 107 см. стал **СЕРГЕЙ ПАВЛОВИЧ ГОРБУНОВ** из города Ноябрьска, Ямало-Ненецкого автономного округа Тюменской области. Его полуприцеп ЧМЗАП-5523П 1973 года выпуска оказался самым долгоживущим прицепом производства Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов, чей возраст на конкурсе был подтверждён документально.

Модель ЧМЗАП-5523 была первой собственной конструкторской разработкой завода «Уралавтоприцеп». До этого, начиная с 1957-го года прицепная техника выпускалась по чертежам Минского автомобильного завода. И вот в 1966 году появился новый полу-



Ещё один долгожитель, прицеп-тяжеловоз ЧМЗАП-5212А 1979 г.в.

прицеп-тяжеловоз ЧМЗАП-5523 грузоподъёмностью в 25 тонн. В первый год было выпущено 13 полуприцепов этой модели, а уже в 1967-ом их количество возросло до двухсот двадцати. Информация о том, что «первенец» завода до сих пор на ходу и работает вместе с новейшими моделями, стала, пожалуй, самым приятным сюрпризом для организаторов конкурса. Оказалось, долгожитель помогает разрабатывать Ванкорское нефтегазовое месторождение в Красноярском крае. Именно для

безотказно доставлять свои 25 тонн груза, от опорной базы до мест бурения скважин, когда проезд возможен только по зимнику, протяжённостью около 152 км. И это, пожалуй, самый яркий и наглядный пример того, насколько надёжной и долговечной является прицепная техника производства ОАО «ЧМЗАП «Уралавтоприцеп»».

этого месторождения по заказу ЗАО «Ванкорнефть» завод «Уралавтоприцеп» спроектировал и изготовил целый транспортный комплекс, состоящий из четырёх прицепов-модулей, двух грузовых платформ и двух комплектов опорно-поворотных устройств. На его базе можно сформировать восемь различных транспортных средств. Рядом с такими «монстрами» грузоперевозок, когда каждый прицеп-модуль может перевозить до 118 тонн, полуприцеп из шестидесятих кажется и вовсе «старичком». Но он продолжает



Главный приз конкурса — телевизор Philips с диагональю 107 см.

# КАТАЛОГ

## актуальных моделей

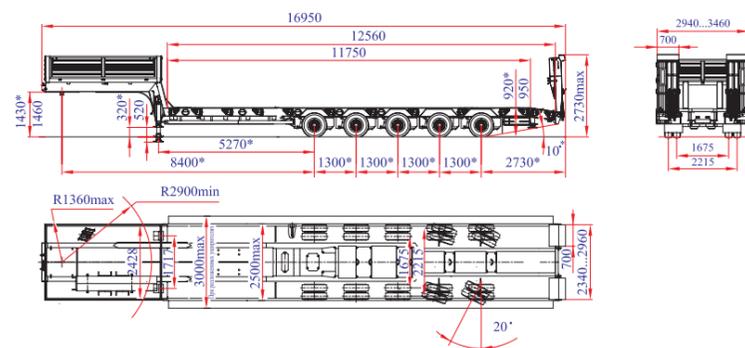
Уже более полувека предприятие ЧМЗАП «Уралавтоприцеп» разрабатывает и выпускает модели прицепов и полуприцепов для нужд всех отраслей гражданской промышленности и армии. При этом гамма выпускаемой продукции очень широка — от тяжеловозов-модулей и до магистральной прицепной техники, включающей в себя самосвалы, бортовые полуприцепы, с кониками, контейнеровозы, роспуски, тентованные полуприцепы и прицепы и многое другое.

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

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

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

### ЧМЗАП-99904-011 НУ

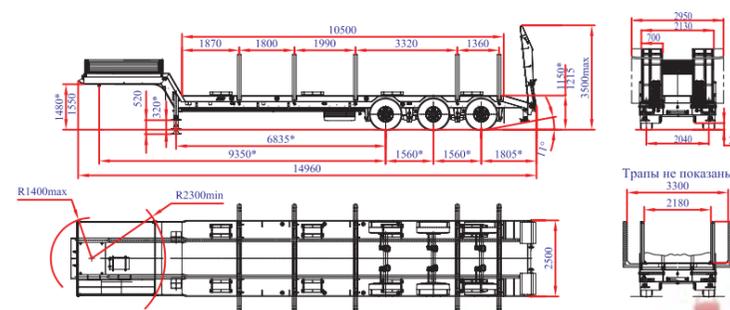


\*Размеры при полной массе полуприцепа

Масса перевозимого груза	60000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	17500 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	23500 кгс
Нагрузка на дорогу через шины	54000 кгс
Число колёс	20+2 шт
Шины	235/75R17.5 141G
Угол въезда по трапам	13°
Максимальная скорость	60 км/ч



### ЧМЗАП-99064-080-ККД

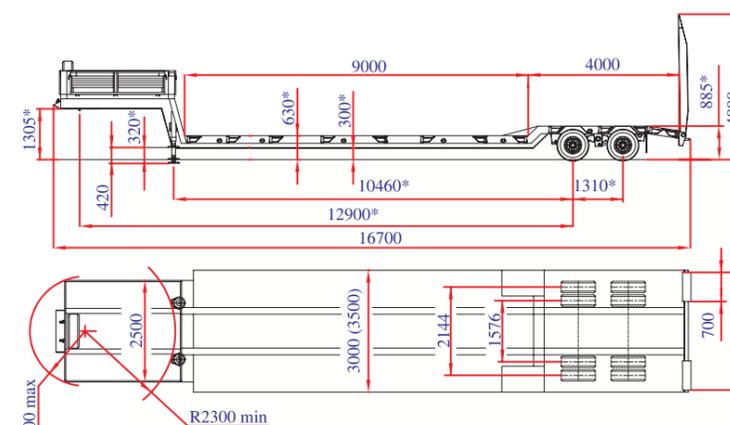


\*Размеры при полной массе полуприцепа



Масса перевозимого груза	36000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	11300 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
Давление воздуха в шинах	9,2 кгс/см <sup>2</sup>
Диаметр шкворня, дюйм (мм)	3,5 (88,9)
Угол въезда по трапам	18°
Максимальная скорость снаряжённого полуприцепа	70 км/ч
полуприцепа полной массы	50 км/ч

### ЧМЗАП-93853-037 НР



\*Размеры при полной массе полуприцепа

Масса перевозимого груза	25000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	11000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	14700 <sup>1</sup> (15700 <sup>2</sup> ) кгс
Нагрузка на дорогу через шины	21300 <sup>1</sup> (20300 <sup>2</sup> ) кгс
Число колёс	8+1 шт
Шины	8,25R15
Дорожный просвет под нагрузкой	250 мм
Угол въезда по трапам	13°
Максимальная скорость	70 км/ч

<sup>1</sup> — при перевозке комбайна  
<sup>2</sup> — при равномерно загруженной платформе



Чертеж	Модель	Спецификация	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	032 033	рессорная	26,2	235/75R 17,5	7600x2500 (3000)	885	мех.трапы
	ЧМЗАП-938530	030MTV	рессорная	24,0	235/75R 17,5	7600x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	037НРК	рессорная	25,0	235/75R 17,5	6000 + 4000x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	037НР	рессорная	25,0	235/75R 17,5	9000+4000x500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	042-02	рессорная	38,0	235/75R 17,5	11800x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	046MTV	рессорная	37,0	235/75R 17,5	11800x3000	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-990640	052G45	рессорная	45,0	235/75R 17,5	10600x2500 (3000)	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-990640	042G45	рессорная	45,0	235/75R 17,5	11800x2500 (3000)	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-990640	046G45	рессорная	45,0	235/75R 17,5	11800x2500 (3000)	885	гидротрапы
	ЧМЗАП-93262	010КП1	рессорная	9,0	235/75R 17,5	8000x3000	885	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	052MT2	рессорная	38,0	235/75R 17,5	9300x2500 (3000)	885	мех. трапы
	ЧМЗАП 99903	033 032MT	пневматическая ВРВ с самоустанавливающейся задней осью	54,00 53,50	235/75R 17,5 141J	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	Спецификация	Подвеска	Грузопод. тн.	Шины	Габариты платформы	Погрузоч. высота при полной массе, мм.	Доп. оборудование
	ЧМЗАП-938530	022-01	рессорная	26,2	10,00R20	7040x3000	1135	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	013-02УШ2	рессорная	30,0	11,00R20	7040x2500 (3000)	1150	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	013-36	рессорная	20,5	10,00R20	10000x2500	1135	мех. трапы
	Подкатная тележка ЧМЗАП-837900	020	рессорная	8,4	10,00R20	—	—	—
	ЧМЗАП-990640	070/075	рессорная	39,8	11,00R20	10000x3000	1200	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	075КУД	рессорная	35,7	10,00R20	12750x2500 (3000)	1135	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	080К	рессорная	37,3	385/65R22,5	9400x2500 (3000)	1150	мех. трапы
	ЧМЗАП-933700	010	балансирная	36,7 (max 39,7)	1025x420-457	5800x3150	750	мех. трапы
	ЧМЗАП-99865-01	012	балансирная	39,4	1025x420-457	7480x3150	1170	мех. трапы
	ЧМЗАП-99865-01	012ДП1	балансирная	39,0	1025x420-457	11000x3150	1170	мех. трапы
	Прицеп ЧМЗАП-839810	013	балансирная	42,6	1025x420-457	7480x3150	1170	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	052ДП	рессорная	65,0	14,00-20	10800x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	052М	рессорная	65,0	14,00-20	8500x3150	1300	мех. трапы
	Прицеп ЧМЗАП-8993	010	балансирная	60,0	1025x420-457	33000	1455	для перевозки мостовых пролетов
	Прицеп ЧМЗАП-839910	012	рессорная	65,0	14,00-20	6810x3150	1300	мех. трапы
	Прицеп ЧМЗАП-839920	011	рессорная	80,0	14,00-20	9310x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-99865-01	053	рессорная	41,0	12,00-20	10070x2500 (3000)	1225	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	073-01	рессорная	60,0	12,00-20	9190x2500 (3150)	1225	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	071	рессорная	70,0	14,00-20	9190x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	070	рессорная	72,0	14,00-20	13000x3000 (3150)	3300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999000	072	рессорная	70,0	14,00-20	12000x3150	1300	мех. трапы

# ВАУМА-2010

## Международная выставка

**Р**УКОВОДСТВО ПРЕДПРИЯТИЯ «УРАЛАВТОПРИЦЕП» ВСЕГДА ПРИСТАЛЬНО СЛЕДИТ ЗА РАЗВИТИЕМ ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ. НОВИНКИ ЗАПАДНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ, ПЕРЕДОВЫЕ ИДЕИ И ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ, УСПЕШНО ОПРОБОВАННЫЕ В ЕВРОПЕ, НЕ РЕДКО СТАНОВЯТСЯ СТИМУЛОМ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ ЧМЗАП.

Завод «Уралавтоприцеп» равняется только на лучшие западные образцы и не упускает возможности набраться опыта у зарубежных коллег. А поучиться есть чему, европейская школа считается лучшей в машиностроении, а в прицепостроении лидирующие позиции занимают немецкие производители. Самые современные образцы европейской прицепной техники, предназначенной для транспортировки строительных и крупногабаритных грузов, были представлены на международной выставке ВАУМА-2010, которая проходила в Мюнхене с 19 по 25 апреля.

Выставка ВАУМА проходит раз в два года. Это одна из ключевых точек строительной отрасли. Представленная здесь продукция включает в себя разнообразное оборудование для гражданского и промышленного строительства, земляных и дорожных работ, для прокладки железнодорожных путей. И конечно это широкий спектр транспортных средств для перевозки строительной техники и материалов. Предприятие «Уралавтоприцеп» не могло пропустить столь важное

событие для всех производителей спецтехники. Делегация завода в составе генерального директора **ФИЛАТОВА ВАЛЕРИЯ ИВАНОВИЧА**, главного конструктора **АНТОНОВА ВЛАДИМИРА ВИКТОРОВИЧА** и его заместителя **ГОЛЬДШТЕЙНА ЮРИЯ ЯКОВЛЕВИЧА** посетили выставочные стенды и ознакомились с последними достижениями европейских коллег. Основное внимание было сосредоточено на образцах автомобильной прицепной техники. Производство прицепной и самоходной техники, предназначенной для транспортировки тяжелых, крупногабаритных грузов, было представлено такими ведущими западноевропейскими компаниями как Goldhofer, Cometto, Nootboom, Faymonvilli, Doll Meusbürger, Langendorf, Scheuerle, Nicolas, Kamag, Sommer и др. Производство самосвальной техники фирмами Meiller Krampé Agroliner KH-kipper и др. Осевые агрегаты и другие комплектующие изделия представили лидеры в своем сегменте компании BPW, SAF, Georg и др.





Фирма Goldhofer в этом году представила интересные образцы прицепов модулей различной грузоподъемности, как в прицепном так и в самодвижущемся вариантах, полуприцепы с отсоединяемым гусакон, с принудительным поворотом колес, низкорамные с раздвижной по длине платформой, а также раздвижной трехосный полуприцеп с раздвижкой до 65 метров. Особого внимания у специалистов ОАО «Уралавтоприцеп» заслужил новый прицепной вариант четырехосного прицепа — модуля, фирмы Cometto оснащенного гидробалансирной подвеской, автономной гидростанцией, закрепленной на модуле и тягово-сцепным устройством для буксировки. Также большой интерес вызвали последние модели фирмы Nootbeem — низкорамные прицепы 2-4-х осные с отсоединяемым гусакон, принудительным поворотом колес и раздвигающейся платформой, восьмиосный полуприцеп с гидробалансирным гусакон, на рычажной гидробалансирной подвеске с одинарной ошиновкой, раздвижной с принудительным управлением поворота колес и

другие современные экземпляры прицепной техники от различных производителей.

Компания Meller на выставке представила трехосный полуприцеп-самосвал с алюминиевым кузовом типа Half-Pipe, оснащенный пневмоподвеской и интересные модели самосвалов со съёмными кузовами. Заинтересовали нашу делегацию и сельскохозяйственные полуприцепы-самосвалы для буксировки тракторами и со съёмными кузовами-контейнерами производства фирмы Agroliner. «На фоне этих современных моделей самосвальных полуприцепов наши последние модели ЧМЗАП-9520 различных спецификаций, получившие личное имя «Носорог» смотрелись бы не хуже», отметили конструкторы ЧМЗАП. Технические характеристики самосвальной техники, созданной на заводе «Уралавтоприцеп» за последние полгода, соответствуют мировым стандартам. К примеру, модель ЧМЗАП-9520-020 оснащена пневматической подвеской, с одной подъемной осью фирмы BPW, электронным управлением комплектации Premium фирмы WABCO а также на этом полуприцепе установлены тормозная система WABCO двухконтурная пневматическая Trailer EBC-E конфигурации 2S/2M и самосвальный кузов типа Half-Pipe.

Следует отметить, что многие технические решения, применяемые европейскими производителями, уже успешно используются в производстве прицепной техники ЧМЗАП. Прежде всего, это модульность создаваемых транспортных комплексов и систем различной грузоподъемности. От европейской аналогов наши прицепы модули отличаются меньшим количеством конфигураций. У западных образцов есть интересные и совершенно новые способы соединения компонентов будь то транспортные тележки, гусачные части или же платформы. Эти новшества, несомненно, будут учтены при разработке новых моделей

ЧМЗАП, и при необходимости внедрены в производство. Есть у предприятия «Уралавтоприцеп» и свой образец полуприцепа-тяжеловоза с отсоединяемым гусакон ЧМЗАП-93371-020, ставший «фишкой» выставки СТТ-2009. А система принудительного поворота колес на заводе «Уралавтоприцеп» была впервые применена при создании модели ЧМЗАП-99902-010. В настоящее время конструкторы завода работают над новой моделью многоосного раздвижного полуприцепа-тяжеловоза, в котором также предусматривается возможность принудительного подруливания колес, что улучшает маневренные свойства автопоезда и снижает боковое скольжение шин. Заводу «Уралавтоприцеп» есть чем гордиться и удивлять отечественных потребителей. И есть большой потенциал для реализации самых смелых идей, что позволит предприятию встать в один ряд с ведущими производителями прицепной техники Европы. «Мы ознакомились с новыми техническими решениями зарубежных коллег, много частных, полезных для дальнейшей работы, увидели на выставке, и можем теперь сами разработать подобные модели» — говорит заместитель главного конструктора Гольдштейн Юрий Яковлевич, — «Нужно иметь и сложную и простую конструкцию, а заказчик пусть выбирает оптимальный вариант... Нужно работать на перспективу и быть готовыми к различным заказам, в том числе на технику европейского уровня».

В целом по результатам проведенных осмотров и консультаций специалисты предприятия ОАО «Уралавтоприцеп» выявили следующие тенденции в развитии прицепной техники для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов:

Это модульность создаваемых конструкций, базовыми элементами являются тележки различной ширины на рычажной

гидробалансирной подвеске с одинарной или двойной ошиновкой, платформы различной конфигурации, гусачные части (как правило гидробалансирные и отсоединяемые), трансформируемость полуприцепов тяжеловозов.

В основном трансформируемость обеспечивается применением раздвижных платформ (как низкорамных, так и ровных). Совершенно новый пример полуприцепа с возможностью трансформации платформы из низкорамной в ровную представила на выставке фирма Doll. Отмечено повсеместное применение рулевых систем с принудительным подруливанием, а также большое внимание европейские производители уделяют повышению удобства эксплуатации прицепной техники. К примеру, использование централизованной смазки узлов, которая осуществляется с помощью простого нажатия кнопки или же наличие электроприводов смотки, размотки тентов, а

также такое немаловажное дополнение, как наличие гидроприводов опускания, подъема и раскладки трапов.

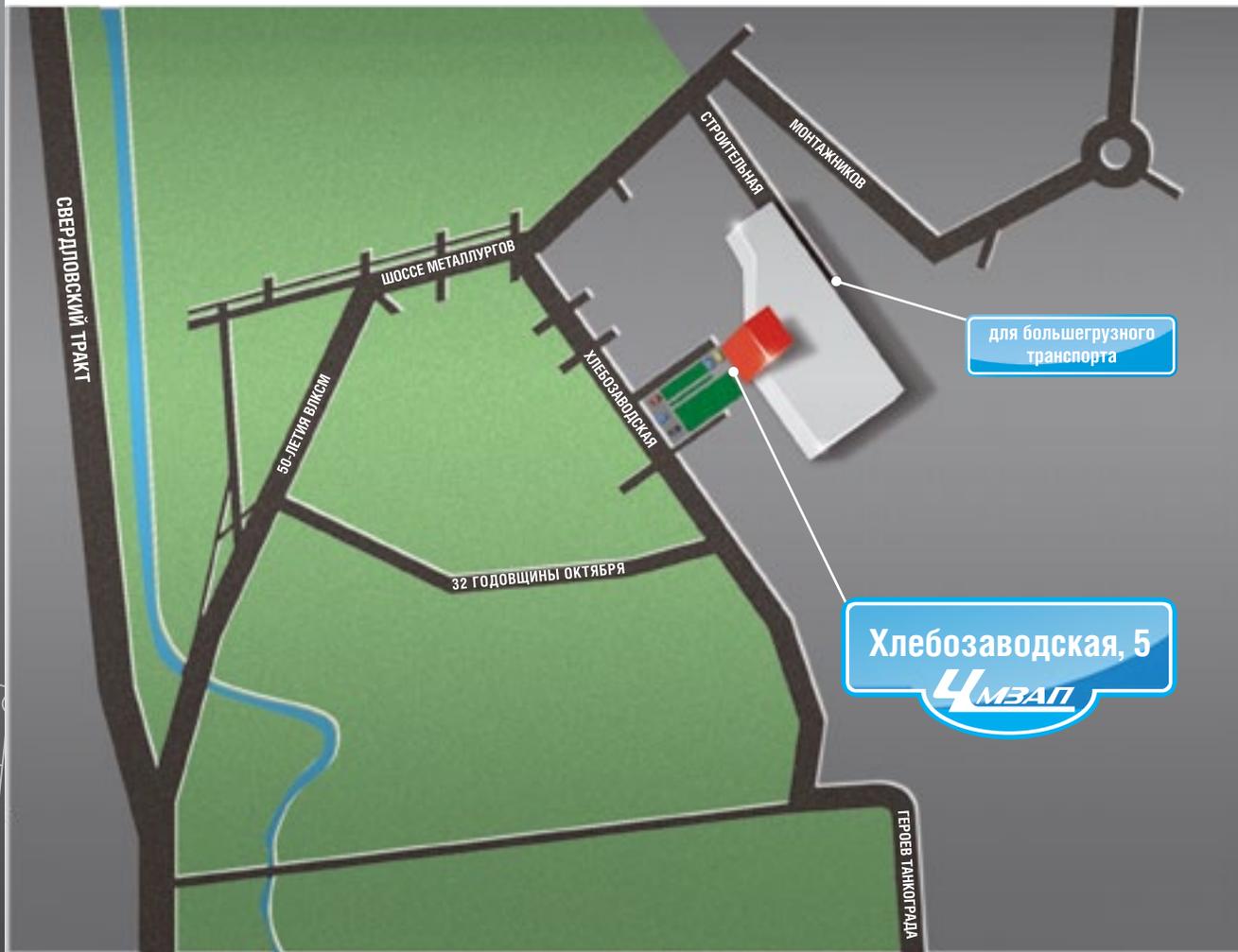
Информационно насыщенная и пропитанная инновациями, выставка

BAUMA-2010 стала толчком для дальнейшего развития и совершенствования строительной отрасли. Обмен опытом и новыми идеями принес большую пользу всем участникам этого масштабного и уникального мероприятия. Много интересного и важного для себя нашли на выставке и специалисты предприятия «Уралавтоприцеп».



Екатеринбург

Аэропорт



центр  
Челябинска

тракторо-заводский р-н  
Челябинска



ОАО «ЧМЗАП «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](mailto:sales@cmzap.ru) • [www.cmzap.ru](http://www.cmzap.ru)