

Прицепная Техника

№035



Корпоративный журнал ОАО «Уралавтоприцеп»



ПОЛУПРИЦЕПЫ В ПОГОНАХ

ПОЛУПРИЦЕПЫ ЧМЗАП НА СМОТРЕ МИНОБОРОНЫ РОССИИ



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ПОКУПАТЕЛИ И ЗАКАЗЧИКИ!

Представляю Вам свежий номер журнала «Прицепная техника». Этот выпуск посвящён участию Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов в смотре Министерства обороны. Показ проходил на базе Научно-исследовательского испытательного центра (НИИЦ) автомобильной техники Министерства обороны РФ в г. Бронницы. Наше предприятие представило четыре модели прицепной техники ЧМЗАП, две из которых показали себя в действии, промчавшись по испытательному полигону. Подробнее о прошедшем мероприятии читайте в рубрике «Товар лицом».

Технические решения, опробованные в конструкциях военной техники, в дальнейшем с успехом применяются нами в создании продукции для народного хозяйства. Две модели прицепной техники ЧМЗАП, разработанные для строительной отрасли, были с успехом представлены на крупнейшей ежегодной выставке «СТТ — 2011». Материал об этом читайте в рубрике «Выставки».

В рубрике «Новости», как всегда, много интересной информации о жизни завода и последних спец разработках.

Самые актуальные модели полуприцепов ЧМЗАП представлены в рубрике «Каталог», ответы на самые часто задаваемые вопросы читайте в традиционной рубрике «Вопрос — ответ».

Я благодарю наших читателей за активное сотрудничество с редакцией, за высылаемые вопросы и фотоматериалы. Надеюсь, наше издание стало Вашим надёжным помощником в бизнесе.

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

Новый бортовой полуприцеп	4
Тяжеловозы ЧМЗАП — фотоотчёт с Крайнего Севера	5
«Мы формируем серьёзный спрос на дорожно-строительную технику...»	6
Вопросы повышения эффективности строительства и эксплуатации автомобильных дорог обсуждались на совещании в Твери.	
ГЛОНАСС будет следить за перевозками тяжелых грузов	9
Для мониторинга грузового транспорта было предложено использовать систему ГЛОНАСС. Эта идея была одобрена вице-премьером Сергеем Ивановым.	
«Уралавтоприцеп» на выставке «Строительная техника и технологии 2011»	18
С 31 мая по 4 июня Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов принял участие в крупнейшей специализированной выставке «Строительная Техника и Технологии'2011» в Москве.	
Каталог актуальных моделей	24

АВТОМОБИЛЬНАЯ ТЕХНИКА В ПОГОНАХ

Полуприцепы ЧМЗАП на смотре Министерства обороны

10 июня Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов принял участие в показе перспективных образцов военной автомобильной техники, разработанной ведущими отечественными производителями для нужд Вооружённых Сил.

С.8

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

Июль, 2011 №35

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

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

Редактор:
Кожева А. В.

Дизайн и вёрстка:
Стародубцев Е. Н.

Фотографии:
собственный фотоархив
ОАО «Уралавтоприцеп»;

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

Тираж номера: 15 000 экз.

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

Заказ:

Распространение:
адресная рассылка

Электронная версия журнала:
www.cmzap.ru

Новый бортовой полуприцеп



Новый бортовой полуприцеп ЧМЗАП 99065-038 БТК1 с раздвижными по ширине телескопическими кониками и съёмными бортами грузоподъёмностью 30 тонн вышел из цехов завода. Новинка — дополнительная спецификация семейства бортовых полуприцепов ЧМЗАП 99065-038. Но в отличие от базовых моделей, рассчитанных в первую очередь на эксплуатацию в условиях бездорожья, трёхосный бортовой полуприцеп ЧМЗАП 99065-038 БТК1 оснащён магистральными шинами 385/65R22,5 160J и способен развивать скорость в гружёном состоянии до 100 километров в час.

Раздвижные по ширине телескопические коники позволяют увеличивать полезное грузовое пространство более чем на метр, с 2040 мм до 3300 мм. Это удобно при перевозке труб большого диаметра или же других объёмных длинномерных грузов. Раздвижка по высоте от 1347 мм до 2147 мм.

Бортовой полуприцеп ЧМЗАП 99065-038 БТК1 оснащён рессорной балансирной подвеской производства ЧМЗАП. Съёмные борта унифицированы с военными бортовыми полуприцепами и отличаются высокой технологичностью.



Тяжеловозы ЧМЗАП — фотоотчёт с Крайнего Севера



Тяжеловозы ЧМЗАП 9990-0000070 КБ стали участниками фотоконкурса «Повезло легко с ЧМЗАП». Эти полуприцепы были изготовлены в конце 2010 года в рамках выполнения крупного спецзаказа Газпрома. Сейчас тяжеловозы работают на строительстве буровых. На представленных снимках показана перевозка

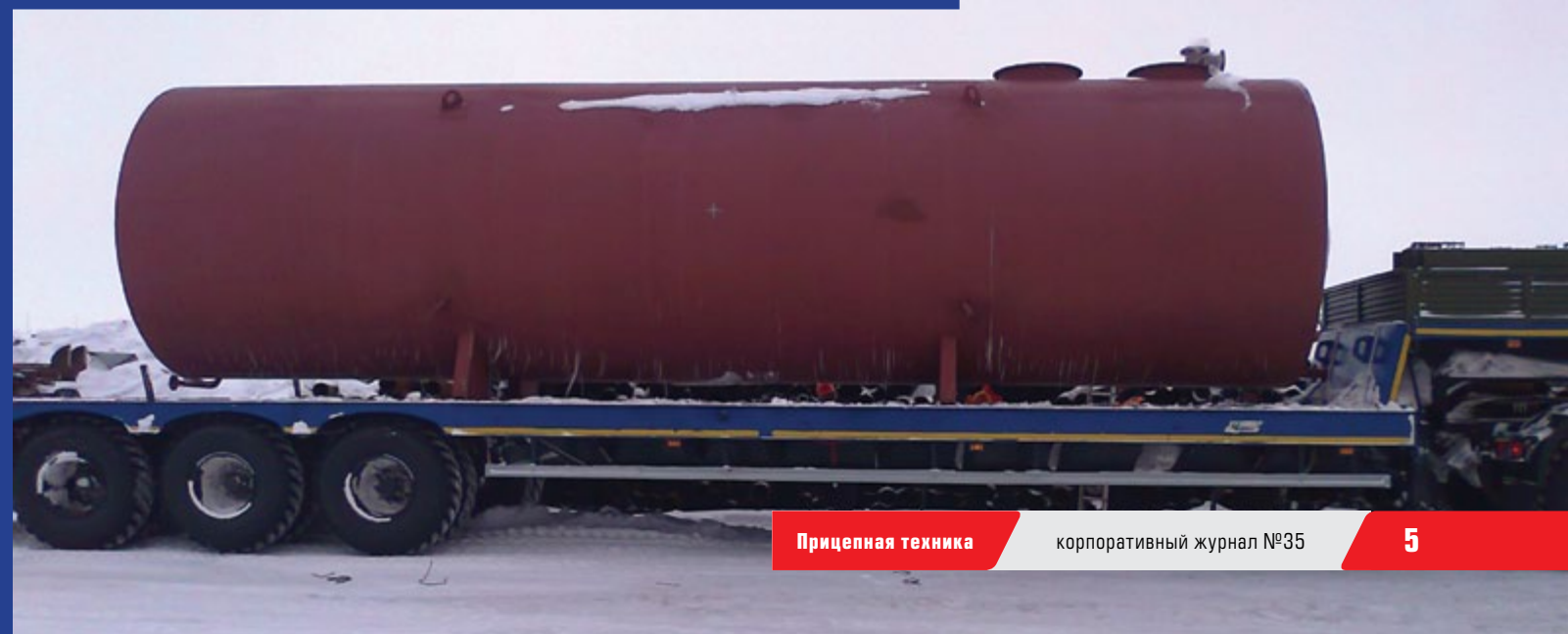
цистерн с ГСМ. Для этих целей борта и коники, которые входят в комплектацию полуприцепов, сняты.

Полуприцеп ЧМЗАП 9990-0000070 КБ может перевозить любые грузы: крупногабаритные, длинномерные конструкции и трубы, а также контейнеры и многое другое. Грузоподъёмность этой модели

70 тонн. Более подробно с техническими характеристиками полуприцепа можно ознакомиться на нашем сайте в каталоге продукции в разделе «высокорамные полуприцепы».

Тяжеловозы ЧМЗАП 9990-0000070 КБ получили хорошие отзывы заказчиков. В условиях бездорожья и сложных климатических условий Крайнего Севера полуприцепы работают безотказно, они просты в эксплуатации и надёжны. А фотоснимки, представленные на конкурс, являются наглядным тому подтверждением.

Мы благодарим всех участников фотоконкурса «Повезло легко с ЧМЗАП» за отличные фотографии и ждём новых снимков. Материалы на конкурс высылайте по адресу marketing@cmzap.ru с пометкой «На конкурс». В письме необходимо указать контактную информацию.



«Мы формируем серьёзный спрос на дорожно-строительную технику...»

В обсуждении приняли участие Председатель Правительства РФ Владимир Путин, Министр Транспорта РФ Игорь Левитин, руководитель ФДА Анатолий Чабунин, генеральный директор ГТЛК Виталий Садыков. В ходе совещания было обсуждено текущее состояние дорожного хозяйства, проблемы и перспективы развития дорожно-транспортной инфраструктуры, ход реализации соответствующих федеральных целевых программ, вопросы обеспечения отрасли дорожно-строительной техникой российского производства.

Во вступительном слове Владимир Путин отметил: «Совершенно очевидно, что плохое состояние дорог является эффективным ограничителем роста экономики России, отражается негативным образом на безопасности, экологии. Конечно, за последнее время кое-что сделано, кое-что меняется. Даже несмотря на трудности кризисного периода, нам в дорожном строительстве удалось набрать неплохой темп. Мы направили серьёзные ресурсы на строительство и реконструкцию и содержание дорог. Начиная с 2002 по 2010 год на эти цели было выделено, ни много ни мало 2,7 трлн рублей. В текущем году за счёт федеральных и региональных средств на дорожные работы будет направлено ещё 700 млрд рублей — это на 40% больше, чем в прошлом году.

Имеющиеся финансовые ресурсы позволяют нам за это время рассчитывать на двукратное увеличение объёмов дорожного строительства. Если за 2002–2010 годы всего было построено порядка 25 тыс. км федеральных и региональных автодорог, то до 2020 года только в рамках федеральных проектов — подчеркну,

без учёта региональных программ — мы должны построить 18 тыс. км дорог, причём это будут дороги совершенно другого класса (с современными развязками, увеличенной пропускной способностью, с большим количеством полос). Планы серьёзные. Они, безусловно, потребуют дополнительного количества квалифицированных кадров, новых технологий, современной техники и, конечно, современных принципов организации строительства и содержания дорог.

И в завершение. Реализуя масштабные планы по развитию дорожной сети, мы формируем серьёзный спрос на дорожно-строительную технику. Наши машиностроители должны быть к этому готовы. Однако обращая внимание: заставлять покупать устаревшие, неэффективные машины, конечно же, неправильно и этого не нужно делать. Чтобы быть настоящими хозяевами на собственном, российском, рынке, нашим заводам надо обновлять линейку продукции, активнее заниматься модернизацией своих производств, внедрением высокотехнологичных решений и стандартов».

Также Владимир Путин подчеркнул, что нельзя допускать, чтобы на нашем внутреннем рынке иностранный производитель, демпинговал: «Да, здоровая конкуренция не только возможна, но и нужна, но демпинг недопустим. Сергей Борисович, (обращаясь к С. Б. Иванову) я прошу Вас это проработать и сделать соответствующие предложения. Мы в свою очередь должны оказать и окажем содействие нашим машиностроительным предприятиям, в том числе при создании совместных предприятий и при кооперации с ведущими иностранными нашими партнёрами».

В ОПРОСЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБСУЖДАЛИСЬ НА СОВЕЩАНИИ В ТВЕРИ.



Председатель Правительства Российской Федерации В. В. Путин посетил ОАО «Завод „Тверской экскаватор“»

Во вступительном слове премьер-министр упомянул деятельность Государственной транспортной лизинговой компании. «Для обновления парка дорожно-строительных машин нужно активнее использовать и лизинговые схемы, в том числе ресурсы Государственной транспортно-лизинговой компании. Мы её создавали в условиях кризиса. Тогда изыскали необходимые 10 млрд рублей — компания начала работать. Для справки могу сказать, что она выдаёт необходимые ресурсы по лизингу под 8,5%, и в эту ставку уже входят и налог на имущество, и страхование. Если выделить только банковский процент, то получается, он составит всего 5%. Более выгодных условий лизинга в России нет, не существует».

В ответ на выступление Министра Транспорта РФ Игоря Левитина, который

отметил эффективность государственного лизинга через ГТЛК, Председатель Правительства обозначил возможность выделения дополнительного финансирования в размере 8 млрд рублей.

О результатах реализации программ государственного лизинга для дорожного хозяйства и транспортной отрасли в целом, а также об инициативах ГТЛК и планируемых программах сообщил в своем выступлении генеральный директор ГТЛК Виталий Садыков. По его словам, в конце 2010 года по итогам действия программ государственного лизинга для предприятий дорожного хозяйства и пассажирского транспорта было передано в лизинг техники на сумму около 11 млрд рублей, что позволило обеспечить 50% потребностей дорожных предприятий федерального значения.



Отметим, что являясь партнером ГТЛК ОАО «Уралавтоприцеп», предлагает своим потребителям приобрести прицепную технику в лизинг на самых выгодных условиях. Это и тягеловозы, способные перевозить все многообразие выпускаемых дорожно-строительных машин, а также самосвальные полуприцепы. В прошедшем 2010 году крупные партии прицепной техники ЧМЗАП отправлялись на крупнейшие стройки страны.

По последним данным, в настоящий момент завершено строительство автомобильных дорог: «Амур» Чита — Хабаровск, Кольцевая автомобильная дорога в Санкт-Петербурге, обходы городов Сочи, Новосибирск, Красноярск, Иркутск. Начата реализация новой федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)». В рамках программы в 2011–2013 годы планируется обеспечить строительство олимпийских объектов в Сочи и его окрестностях, завершить в полном объеме реконструкции подъезда к Краснодару от автомагистрали М-4 «Дон», реконструировать участки автомобильной дороги М-29 «Кавказ» на территории Кабардино-Балкарии, Северной Осетии, Ставро-

польского края, построить и реконструировать участки автомобильной дороги «Байкал» от Челябинска до Читы, увеличить протяженности линий искусственного электроосвещения на автодорогах федерального значения.

По оценкам специалистов, автомобильный транспорт в России обеспечивает более 82% общего объема всех наземных грузоперевозок, играет ведущую роль в решении задач социально-экономического развития регионов и муниципальных образований. При этом автотранспортная отрасль быстрее, чем другие виды транспорта, восстанавливается после мирового кризиса: в 2010 году рост её грузооборота превысил 10%. В этой связи реализуется комплекс организационных, законодательных, финансовых мер, направленных на развитие дорожной сети.

В 2011 году объем Федерального дорожного фонда составит 363 миллиарда рублей, дорожных фондов субъектов Федерации — около 250 миллиардов. По имеющимся прогнозам, к 2013 году дорожные фонды субъектов РФ достигнут примерно 442 миллиардов рублей.

ДЛЯ МОНИТОРИНГА ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА БЫЛО ПРЕДЛОЖЕНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ СИСТЕМУ ГЛОНАСС. ЭТА ИДЕЯ БЫЛА ОДОБРЕНА ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРОМ СЕРГЕЕМ ИВАНОВЫМ.

Г-н Иванов поручил заинтересованным сторонам проработать вопрос внедрения новой системы сбора платы за проезд грузовиков (свыше 12 тонн) через населенные пункты и по федеральным трассам. Предполагается, что на каждом транспортном средстве будет установлено устройство с чипом ГЛОНАСС, которое будет отслеживать передвижение грузового автомобиля. Стоимость одного устройства составит около 150 долл. Владельцы грузового транспорта должны будут платить за использование федеральных дорог и городской проезжей части с начала 2013 года. Такие поправки уже внесены в Бюджетный кодекс.

Прорабатывать техническую реализацию сбора платежей изначально поручили подведомственной Минтрансу организации ФГУ «Ространсmodernизация». Она представила систему, основанную на технологии беспроводной высокочастотной связи малого радиуса действия. Согласно плану, для построения этой технологии потребуются большие наддорожные рамки для считывания NFC-чипов стоимостью до 400 тыс. долл. каждая. Всего на проект по плану предприятия нужно будет выделить порядка 40 млрд руб.

Разработанное же решение использования системы ГЛОНАСС обойдется как минимум на 25% дешевле. Это поможет избежать дополнительных затрат на строительство центров обработки данных и не потребует создания дорогостоящей придорожной инфраструктуры. Что в общей сложности позволит сэкономить не менее 10 млрд руб. Поскольку система будет полностью автоматической, это даст возможность избежать человеческого фактора и злоупотреблений при взимании платы за использование дорог. Этот факт особенно отметил вице-премьер Сергей Иванов.



ГЛОНАСС будет следить за перевозками тяжелых грузов



10 ИЮНЯ ЧЕЛЯБИНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРИЦЕПОВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ПОКАЗЕ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ОБРАЗЦОВ ВОЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ, РАЗРАБОТАННОЙ ВЕДУЩИМИ ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ ДЛЯ НУЖД ВООРУЖЁННЫХ СИЛ.

Смотр техники проходил на базе Научно-исследовательского испытательного центра (НИИЦ) автомобильной техники Министерства обороны РФ (Бронницы, Московская область). Мероприятие посетили Министр обороны РФ Анатолий Сердюков, начальник Генштаба Николай Макаров, начальник ГАБТУ Александр Шевченко и другие представители руководства Минобороны РФ. Военным и приглашенным журналистам были продемонстрированы практические возможности как новейших разработок военной автомобильной техники, так и модернизированных моделей, выпуск которых был налажен в прежние годы. Свыше 100 единиц техники было представлено в статическом режиме, в динамике (то есть в движении) демонстрировались 42 единицы. Всего в показе приняло участие около сорока заводов. Многие из них работают над созданием военной автомобильной техники десятки лет. Это такие крупнейшие поставщики Министерства обороны как ГАЗ, УРАЛ, КАМАЗ, ЧМЗАП и другие. При этом предприятия постоянно модернизируют уже существующие модели, а также создают образцы нового поколения.

В последние годы нашим производителям техники для нужд Вооружённых Сил было предъявлено требование: усилить защиту личного состава от пуль, осколков

АВТОМОБИЛЬНАЯ ТЕХНИКА В ПОГОНАХ



Полуприцепы ЧМЗАП на смотре Министерства обороны



и мин, о чём говорил даже Верховный Главнокомандующий. На смотре руководство военного ведомства смогло убедиться, что промышленность постаралась выполнить это требование. «Мы с вами сегодня увидели демонстрацию абсолютно оригинальных автомобилей, которые пока ещё не стоят на вооружении Минобороны, но я полагаю, что мы к ним вернёмся и посмотрим, — отметил Анатолий Сердюков, — Министерство обороны в 2009 году достаточно серьёзно выставило требования для промышленности, и уже на сегодняшней демонстрации можно было увидеть ряд новых разработок». Особое внимание он обратил на бронированные машины нового семейства «Тайфун», созданием которых занимаются «КАМАЗ» и АЗ «УРАЛ». Именно под автомобили этих производителей разработаны полуприцепы ЧМЗАП военного назначения. Они полностью соответствуют заданным характеристикам тягачей, что обеспечивает высокую надёжность и проходимость автопоездов.

На смотре техника нашего производства была представлена четырьмя моделями полуприцепов-тяжеловозов, принятыми на вооружение в период с 2007 по 2010 год, грузоподъёмностью 65, 55 и 25 тонн. Из них два образца находились в Бронницах после приемочных испытаний. Можно



сказать, что демонстрационный полигон для наших полуприцепов стал уже давно привычной трассой, на которой в менее торжественной обстановке тяжеловозы ЧМЗАП «наматывают» тысячи километров.

— Что мне особенно импонировало, — рассказывает Генеральный директор ОАО «Уралавтоприцеп» Валерий Филатов, — когда я представлял нашу технику Министру обороны, первым стоял полуприцеп ЧМЗАП 9326-020-01.

— Какой же это тяжеловоз — 25 тонн, — сказал Сердюков, после я перевел его к КАМАЗу с которым был сцеплен наш полуприцеп, грузоподъёмностью 55 тонн.

— Танковоз! — Министр обороны сразу узнал наш полуприцеп.

Далее состоялся наш тройной разговор с Министром обороны Анатолием Сердюковым и Главным конструктором ОАО «КАМАЗ» Данисом Валеевым о возможности создания принципиально нового автопоезда, аналогов которому в России нет. Он будет перевозить сразу несколько единиц



боевых машин. КАМАЗ подтвердил возможность разработки такого тягача, а мы со своей стороны, опираясь на опыт наших зарубежных коллег, занимаемся этим вопросом уже достаточно давно».

После осмотра, выражаясь языком военных, статичной техники, перешли к динамике. На сложной трассе НИИЦ машины проявляли чудеса проходимости. В ходе показа руководству Министерства обороны были продемонстрированы практические возможности по преодолению наземных и водных препятствий отдельных образцов автотехники — автомобилей многоцелевого назначения, защищенной автомобильной техники, автомобилей повышенной грузоподъемности и специальных колёсных шасси, военных гусеничных машин транспортно-тягового класса и специальной снегоболотоходной техники.

Очень динамичной и зрелищной была демонстрация проезда наших полуприцепов. Первый шёл за КАМАЗом, второй



за УРАЛом и третий за брянским тягачом БАЗ. Эти три автопоезда промчались по полигону с препятствиями, причём демонстрация сопровождалась пиротехническими взрывами с дымовой завесой, что произвело на зрителей неизгладимое впечатление. «Я видел, что наши полуприцепы помчались вниз, — рассказывает Валерий Филатов, — Вдруг раздался взрыв — толпа сжалась! Гремело так, что уши закладывало. После показа несколько знакомых мне представителей заводов и военные подходили и говорили, что это была одна из самых зрелищных демонстраций».

Большой опыт создания образцов для Российской Армии, а это 55-летний стаж работы, позволяет Челябинскому машиностроительному заводу автомобильных прицепов разрабатывать новые полуприцепы с учётом специальных требований военных. «В настоящее время мы сосредоточили своё внимание на создании нового полуприцепа, который разработан под





тягач УРАЛ. Сейчас производство занято выпуском первого опытного образца, который в августе отправится в Бронницы, где ему предстоит полгода испытаний. Аналогичная работа идёт и с КАМАЗом. В соответствии с «Концепцией развития военной автомобильной техники Вооружённых сил Российской Федерации на период до 2020 года» мы планируем серьёзно изменить облик прицепной техники ЧМЗАП, несмотря на то, что поставляемые на сегодняшний день прицепы, тоже являются новинками. В частности, будем работать над улучшением проходимости за счёт применения дополнительных движущих агрегатов и использования подруливающих осей. Также внесём конструкционные изменения, которые облегчат задачу по загрузке-разгрузке полуприцепов. При этом технические решения, опробованные в конструкциях военной техники, в дальнейшем нами с успехом применяются в создании продукции для других сфер хозяйствования», — подчеркнул Валерий Иванович.



Помимо официальной части на мероприятии было проведено большое количество неформальных встреч. Генеральный директор ОАО «Уралавтоприцеп» Валерий Филатов и Главный конструктор предприятия Владимир Антонов провели переговоры с производителями комплектующих, заводами, использующими шасси нашего производства, а также обсудили новые идеи с сотрудниками института. Много было на показе ветеранов, отслуживших в различных военных ведомствах и сотрудников НИИ, как работающих в настоящее время, так и тех, кто уже на пенсии. Для них это мероприятие стало настоящим праздником. Общее настроение присутствующих выразил Валерий Филатов: «Когда видишь одновременно эту гамму техники, которая может выполнить любую задачу, возникает чувство гордости за наш оборонный комплекс! И это ощущение правильности происходящего было у всех».



«Уралавтоприцеп» на выставке «Строительная техника и технологии 2011»

С 31 МАЯ ПО 4 ИЮНЯ ЧЕЛЯБИНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРИЦЕПОВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В КРУПНЕЙШЕЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ВЫСТАВКЕ «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ 2011» В МОСКВЕ.

По своим масштабам СТТ прочно держит место лидера среди аналогичных выставок России и одно из первых в мире. Выставка «Строительная техника и технологии» в этом году выглядела солиднее, чем предыдущая. Были представлены почти все крупнейшие мировые и отечественные производители строительной техники. Количество участников выросло почти на 15%, увеличились и демонстрационные площади. На СТТ 2011 свою продукцию показали свыше 750 компаний. Но, как отметили специалисты, новых разработок было меньше, чем в прошлом году. Большинство производителей, как сговорились, привезли серийные, уже известные модели. Спрос начал расти, и заводы сосредоточились на продукции, наиболее востребованной на рынке.

Специально для выставки на заводе «Уралавтоприцеп» было изготовлено две модели прицепной техники — пятиосный низкорамный полуприцеп и малогабаритный прицеп, для перевозки коммунальной техники. Наши экспонаты задумывались как демонстрация нового уровня в качестве отделки и исполнения.

Полуприцеп ЧМЗАП 99904-011В цвета темной бронзы с деревянным настилом на грузовой платформе и трапах и оцинкованными ушрителями грузовой платформы, обратил на себя внимание многих посетителей выставки.

В его изготовлении использована лиственница первого сорта, высушенная, пропитанная составом «антиплесень» и покрытая лаком. Дерево при этом не только привлекательный элемент тюнинга, его применение делает раму более легкой, такая грузовая площадка не скользит, а заезд техники по деревянным трапам значительно удобнее. Что касается технических характеристик, то это параметры «флагмана продаж», базовой модели ЧМЗАП-99904-011НУ — 60-тонный пятиосный трал на пневмоподвеске BPW с ушрителями грузовой платформы.



Не меньшую заинтересованность потенциальных потребителей вызвал и второй экспонат — прицеп для перевозки малогабаритной коммунальной техники ЧМЗАП 8358-010-03 В. Он изготовлен на осях BPW, сцепная петля по стандарту ISO для автомобилей, оборудованных беззазорной сцепкой. Этот прицеп также выкрашен в бронзовый цвет, а трапы изготовлены с деревянным настилом. Как отметил главный конструктор ОАО «Уралавтоприцеп» Владимир Антонов: «Наш малогабаритный прицеп оказался вне конкуренции, аналогичного экспоната на выставке не было».

Зато не в качестве экспоната, а в роли «рабочей лошадки» на выставку приехал прицеп ЧМЗАП 8358-010-04М, который привёз в Москву мини экскаватор производства завода ЧТЗ. Вообще же, именно домашняя выставка ЧТЗ стала для малогабаритного прицепа ЧМЗАП первым «выходом в свет». Далее была строительная





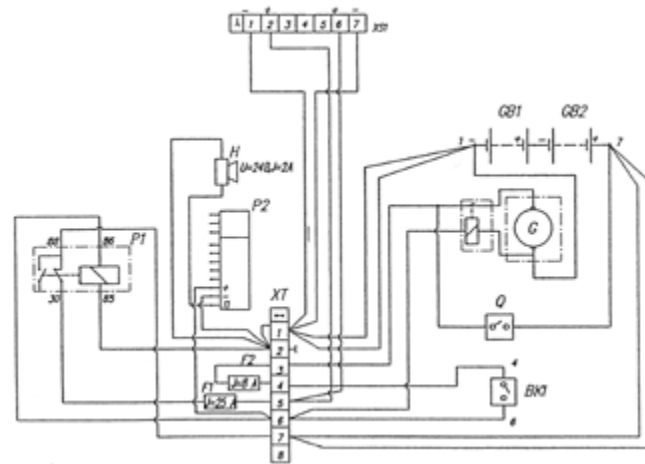
выставка в Екатеринбурге, и теперь участие в СТТ.

Впрочем, другие модели прицепной техники ЧМЗАП также пользовались спросом. В частности, самосвальный полуприцеп «Носорог» — экспонат «СТТ-2010», в этом году, можно сказать, присутствовал на выставке «заочно». На стенде предприятия были представлены уменьшенные образцы полуприцепов ЧМЗАП, в масштабе 1:48, в том числе и самосвал «Носорог».

Менеджеры ОАО «Уралавтоприцеп» получили большой объем заказов, хотя, как отмечают специалисты, из года в год среди посетителей «СТТ» становится меньше тех, кто пришел с целью приобретения необходимой техники. Если 5–10 лет назад клиенту информацию было получать сложнее, то сейчас выбрать новый прицеп легко можно по интернету. К примеру, на нашем сайте cmzap.ru (чмзап.рф) в разделе «каталог продукции».



Принципиальная электрическая схема электрогидравлической станции



F1, F2 — предохранитель; GB1, GB2 — аккумуляторная батарея; G — минигидроагрегат; H — сигнал звуковой тип С-313; P1 — реле; P2 — реле-прерыватель указателя поворота; Q — выключатель массы; BK1 — выключатель; X1 — штепсельная розетка СНЦ124; XT — панель соединительная КНЕ.

Каким образом осуществляется работа электрогидравлической станции (ЭГ), для подъёма-опускания трапов без подключения гидрофицированного тягача?

ЭГ состоит из электродвигателя постоянного тока, мощностью 3кВт, с напряжением питания 24В, гидронасоса с предохранительным клапаном и гидробочка ёмкостью 25 литров.

Питание электродвигателя ЭГ осуществляется от двух аккумуляторных батарей (GB1, GB2) типа 6СТ 132 ЭМ, соединённых между собой последовательно и расположенных, как и сама ЭГ на гусাকে полуприцепа. Кроме аккумуляторных батарей ЭГ включает в себя реле, предохранители, выключатель массы, звуковой сигнал, розетку и соединительную панель. При выключенном электродвигателе через розетку от генератора тягача происходит подзарядка батарей.

Реле (P1) обеспечивает автоматическое отключение генератора тягача от аккумуляторов ЭГ при

работе станции, тем самым предохраняя проводку от прохождения больших токов.

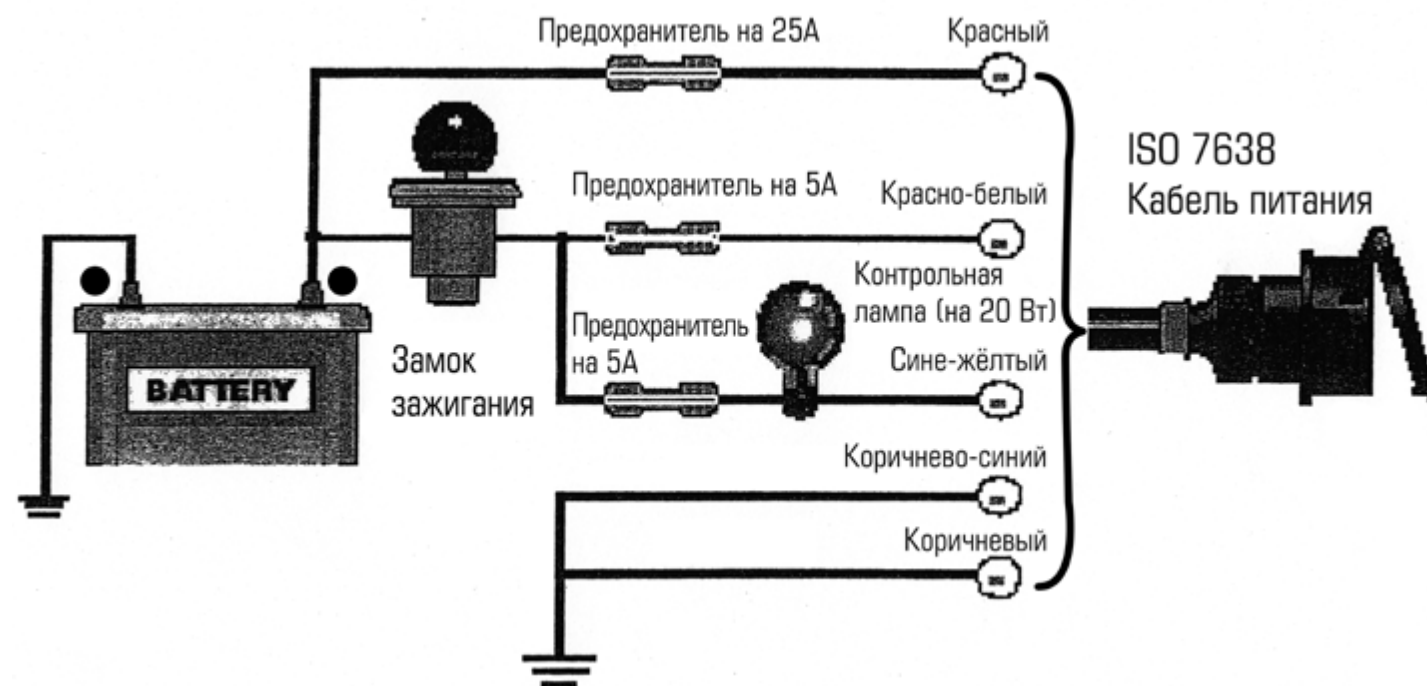
Реле (P2) — прерыватель указателя поворота, предназначено для подачи прерывистого сигнала на звуковой сигнал.

Включение и отключение ЭГ производится выключателем (тумблером), который находится с правой стороны полуприцепа на боковом лонжероне платформы. Время допускаемой непрерывной работы ЭГ при подъёме трапов не более 10 минут.

Каким образом осуществляется эксплуатация полуприцепа, оборудованного АБС, если тягач не оборудован АБС?

Если тягач оборудован АБС и имеет выход на питающую розетку АБС, то подключение тягача к полуприцепу осуществляется через эту розетку. В том случае, если на тягаче нет АБС, то его необходимо дооборудовать выходом на питающую розетку, согласно следующей схеме.

Дооборудование тягача кабелем питания АБС



БАРАНЧИНСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД

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

ВСЕ ВИДЫ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ И ГЕНЕРАТОРОВ



8-800-200-02-73

звонок из России бесплатный

КАТАЛОГ

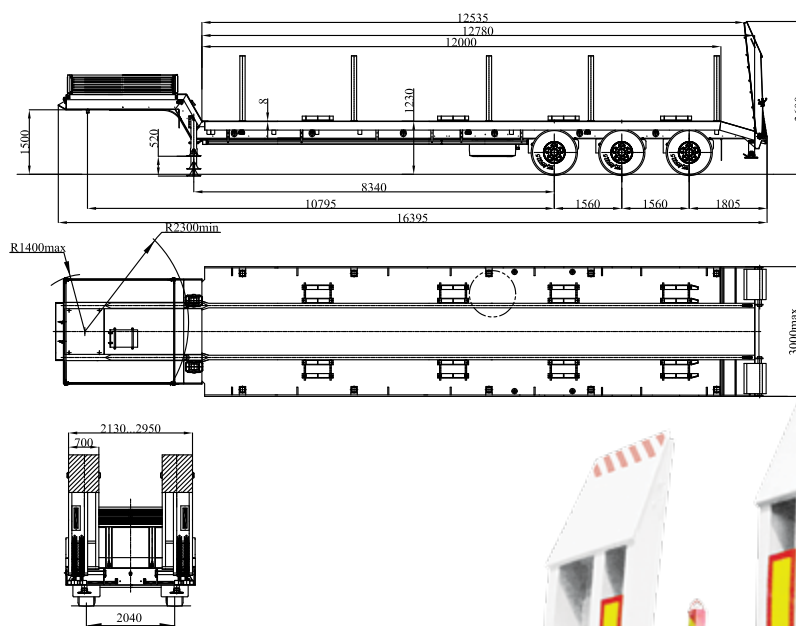
актуальных моделей

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

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

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

ЧМЗАП-99064-081 ППК

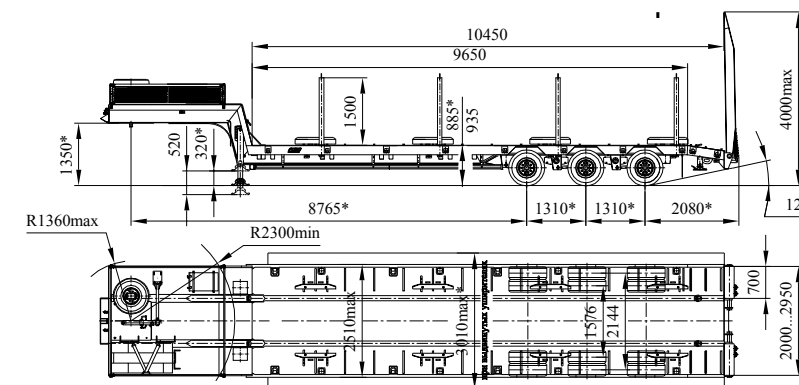


*Размеры при полной массе полуприцепа



Масса перевозимого груза	36 300 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	10 700 кг
Полная масса полуприцепа	47 000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	17 000 кг
Нагрузка на дорогу через шины	30 000 кг
Число колёс	6+1 шт
Шины	385/65 R22,5
Угол въезда по трапам	18°
Дорожный просвет	328 мм
Максимальная скорость	50 км/ч

ЧМЗАП-99064-042-РП



*Размеры при полной массе

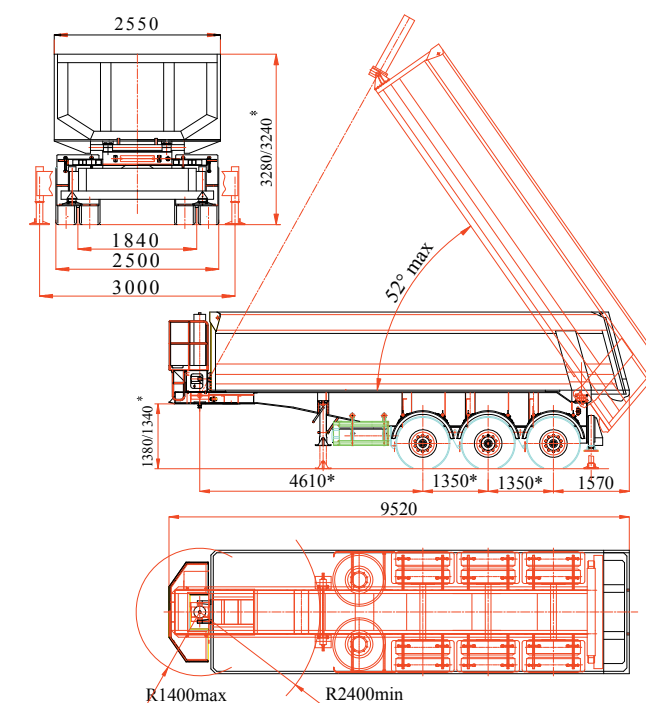


Масса перевозимого груза	40 000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	11 000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	18 000 кг
Нагрузка на дорогу через шины	33 000 кг
Шкворень	2,0 дюйм (50,8 мм)
Число колёс	12+2 шт
Шины	235/75 R17,5 141J
Дорожный просвет под нагрузкой	250 мм
Уширители платформы	выдвижные

Угол въезда по трапам	13°
Максимальная скорость	60 км/ч

Подвеска — рессорная, балансирующая; **рабочая тормозная система** — пневматическая двухпроводная; вставные коники; подъёмник запасного колеса; отбойные бруссы; **трапы** — одноступенчатые с пружинным помощником механизма подъёма-опускания.

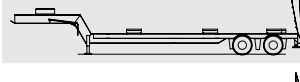
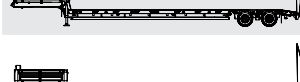
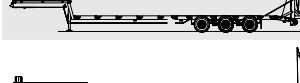
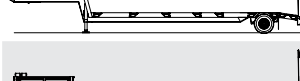
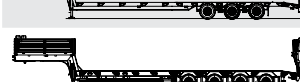
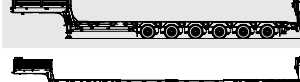
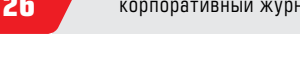
ЧМЗАП-9520-030 «Носорог»

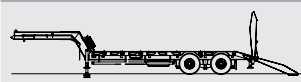
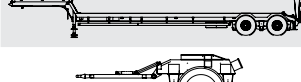
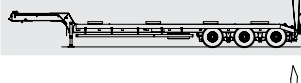
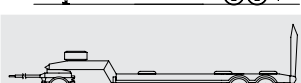
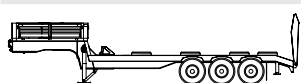
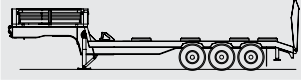
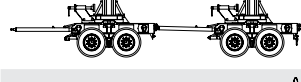
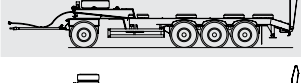
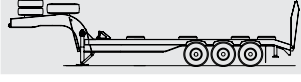
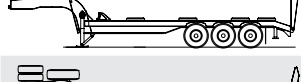
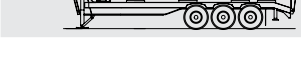


* Размеры при полной массе полуприцепа

Масса перевозимого груза	41 000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	11 500 кг
Полная масса полуприцепа	52 500 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	16 200 кг
Нагрузка на дорогу через шины	36 000 кг
Число колёс	12+2 шт
Шины	12.00-20
Угол подъёма кузова, max	52°
Скорость движения, max	65 км/ч

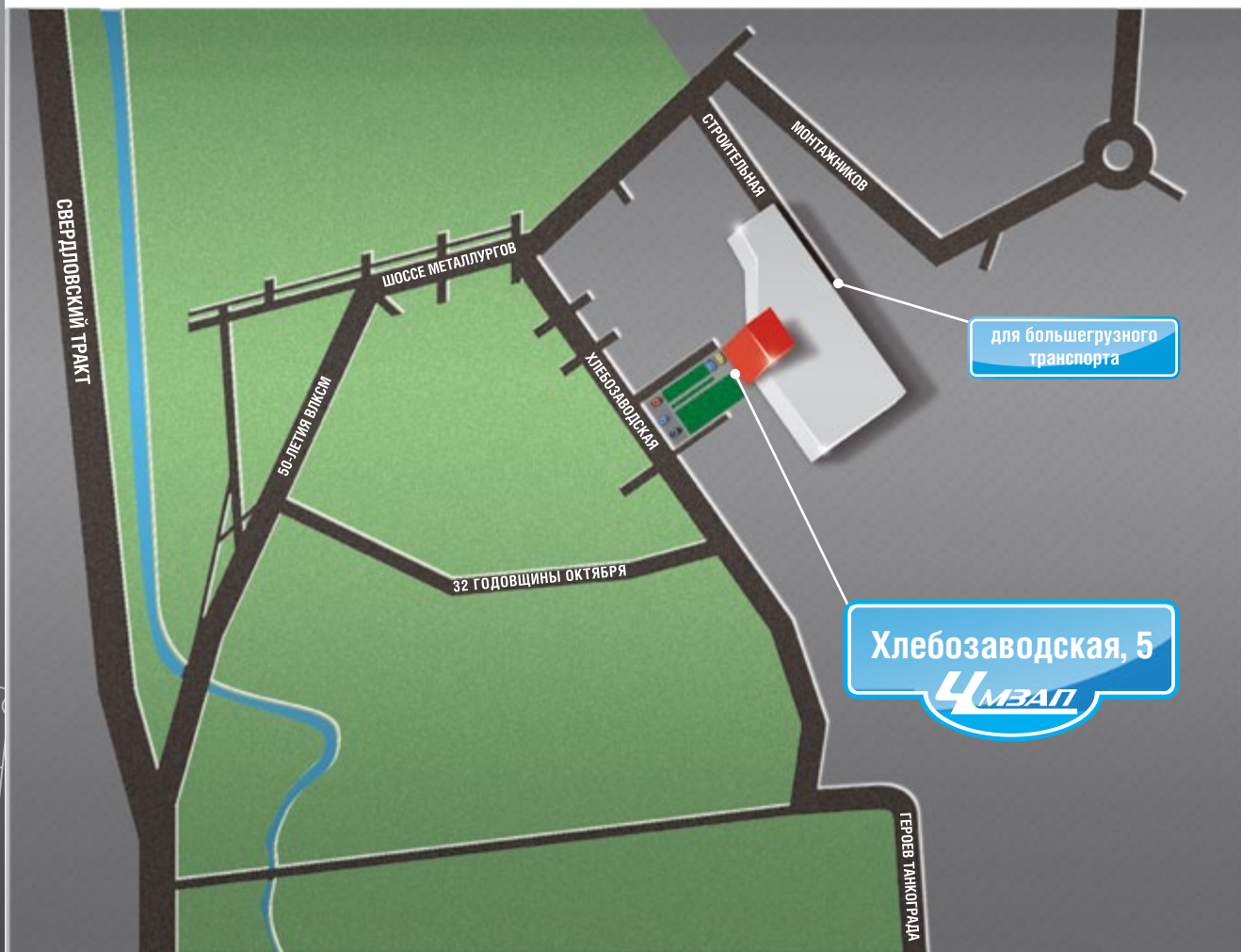


Чертеж	Модель	Специфика- ция	Подвеска	Грузопод. тн.	Шины	Габариты платформы	Погрузоч. высота при полной массе, мм.	Доп. оборудование
	ЧМЗАП-938530	037УУБ2	рессорная	24,00	235/75R 17,5	11405x2500 (3000)	885	мех.трапы
	ЧМЗАП-938530	037УК2	рессорная	24,0	235/75R 17,5	8500x2500 (3000)	885	мех.трапы
	ЧМЗАП-938530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

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

Екатеринбург

Аэропорт



центр
Челябинска

Тракторозаводский р-н
Челябинска



ОАО «УРАЛАвтоПРИЦЕП»

454038, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5

8-800-200-02-74

звонок из России бесплатный

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

sales@cmzap.ru • www.cmzap.ru (cmzap.pф)