

НАДЕЖНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ. ВЕЗДЕ И НАДОЛГО!



ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА

Журнал

Выпуск

7



ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ ОБЩЕТРАНСПОРТНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

В номере:

I. Бортовые и тентованные прицепы
и полуприцепы

- Общие сведения о семействе полуприцепов
- Краткие технические характеристики базовых моделей
- Дополнительные возможности, предоставляемые по заказу
- Общие сведения о семействе прицепов
- Дополнительные возможности, предоставляемые по заказу

II. Полуприцепы-контейнеровозы

- Краткое описание семейства
- Дополнительные возможности, предоставляемые по заказу

III. Часто задаваемые вопросы

ГРАПАВТОПРИЦЕП



Уважаемые коллеги,

Перед Вами новый выпуск журнала, посвященный технике общетранспортного назначения. Их многообразие очень велико, ведь недаром рынок магистральных перевозок является самым емким в России. И здесь мы можем предложить автоперевозчикам всю гамму техники. В этом выпуске мы постарались отразить все многообразие, рассказать об особенностях конструкции и вариантах комплектаций. Специалисты нашего предприятия ведут постоянную работу по его дальнейшему развитию, но без Вашей помощи эта работа не будет по настоящему эффективной. Поэтому со страниц этого журнала я обращаюсь ко ВСЕМ ВАМ: Направляйте нам свои отзывы, замечания и предложения как по техническим и эксплуатационным характеристикам техники, так и по содержанию журнала. Какие вопросы Вас интересуют? Мы постараемся ответить на них. И вместе решим все имеющиеся транспортные задачи самым эффективным способом.

Успехов Вам и процветания!!!

С уважением
Генеральный директор
ОАО "Уралавтоприцеп"
Я. М. Волков

ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ ОБЩЕТРАНСПОРТНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

К прицепам и полуприцепам общетранспортного назначения мы относим автомобильный прицепной состав, предназначенный главным образом для перевозки грузов в тарно-штучной упаковке, то есть ящиков, мешков, мелких емкостей, европоддонов. Это - бортовые и тентованные прицепы и полуприцепы, контейнеровозы, фургоны (в том числе и изотермические), а также шасси на их базе.

I. БОРТОВЫЕ И ТЕНТОВАННЫЕ ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ

Первые бортовые прицепы на нашем заводе были изготовлены в 1989 году. Это были двухосные прицепы к дизельным автомобилям ЗИЛ. Производство бортовых прицепов осваивалось на тех же площадях, на которых до этого выпускался самосвальный тракторный прицеп. В первый же год начала производства было изготовлено около 3000 штук этих прицепов, в 1991 году более 7000 штук. В последующие годы спрос на автомобили ЗИЛ резко снижался. Падал и спрос на прицепы к нему. Пришлось в аварийном режиме создавать конструкции семейств бортовых и тентованных полуприцепов к седельным тягачам КамАЗ, МАЗ, Урал и прицеп к бортовому автомобилю КамАЗ, которые в то время пользовались наибольшим спросом.



1. Общие сведения о семействе полуприцепов

К производству бортовых и тентованных полуприцепов завод приступил в 1992 году. И в этом же году выпустил их около 180 штук. Из-за отсутствия опыта в создании подобной прицепной техники конструкция этих полуприцепов была не очень удачной, что было выявлено при испытаниях первой промышленной партии. Речь не идет о заниженных показателях качества изготовления или надежности. С этим-то было все в порядке. Завод с первых дней существования работал по заказам Министерства обороны. Если при исполнении заказов других министерств и можно было подхалтурить, то военное ведомство, устанавливая строгий контроль над сроками и качеством работ, никогда этого не допускало. На высоких требованиях к качеству работы был воспитан коллектив завода - от простого исполнителя до директора. И эти традиции сохранились до сих пор и очень пригодились в условиях рыночных отношений.

В то время мы еще не умели изучать потребности рынка, поэтому конструкция не учитывала многие требования наших покупателей. Главное из них недостаточная ширина загрузочного пространства. При объеме загрузочного пространства «как у всех», ширина его не была кратна габаритам европоддонов, из-за чего их размещалось в полуприцепе в полтора раза меньше, чем у «всех». К чести наших конструкторов, да и всего инженерно-технического и производственного персонала, все недостатки были быстро обнаружены и устранены. Сегодня наша прицепная техника общего назначения по своим потребительским характеристикам не уступает аналогам лучших европейских производителей так говорят покупатели. Мы выпускаем пять базовых моделей бортовых и тентованных полуприцепов. Каждая базовая модель имеет множество комплектаций, удовлетворяя конкретные запросы наших потребителей.

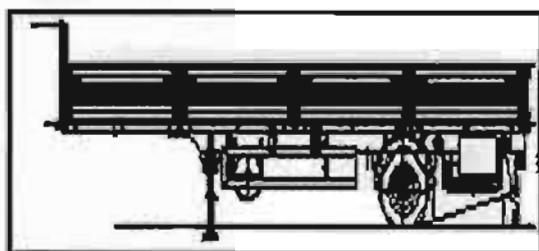
Основные технические характеристики базовых моделей приведены в таблице:

Модель	ЧМЗАП-990630	ЧМЗАП-990600	ЧМЗАП-990650	ЧМЗАП-990650	ЧМЗАП-990720
Спецификация	031	036-04	046	051	013
Число осей	1	2	3	3	2
Грузоподъемность, тонн.	14,8	28,0	27,5	27,5	18,1
Размеры загрузочного пространства, м. - длина - ширина - объем, куб. М.	9,83 2,428 -	12,38 2,428 -	13,616 2,428 84	13,62 2,428 94,8	9,83 2,428 -
Шины	10,00R20	10,00R20	385/65R22.5	8,25R15	1200x500-508
Тягач	КамАЗ-5410	МАЗ-64226	МАЗ-64226	Volvo FH 12 6x4	Урал-41202-02

В таблице, если в строке «объем» стоит знак « - », это означает, что данная комплектация не предусматривает установку тента. Аналогичный по характеристикам полуприцеп с тентом имеет другой номер комплектации.

Конструктивное исполнение базовых моделей мало чем отличается от общепринятого это, как правило, ровная платформа по всей длине, рессорная подвеска, двухскатная ошиновка.

2. Краткие технические характеристики базовых моделей



Комплектование модели ЧМЗАП-990630 тентом конструкторской документацией не предусмотрено. Это не значит, что если понадобится кому-нибудь тент, его нельзя поставить. Просто заказов на этот полуприцеп с тентом еще не было.

Модель ЧМЗАП-990600 одна из самых богатых по разнообразию своих комплектаций. Каждая комплектация предусматривает возможность установки шкворня в двух положениях: стандартное с передним габаритным радиусом 2040 мм. и не стандартное - с радиусом 1680 мм. Второе положение шкворня бывает необходимо тогда, когда расстояние от оси седельно-цепного устройства тягача до кабины меньше стандартного. Кроме того, в случае комплектовании тентом стойки каркаса тента изготавливаются телескопическими. То есть высоту загрузочного пространства можно изменять за счет выдвижения стоек каркаса на 250...300 мм. с шагом 50 мм. Для чего это нужно? Дело в том, что полуприцеп рассчитан на сцепку с тягачом, у которого высота седельно-цепного устройства от земли 1250 мм. Если у Вашего тягача седло выше, то в этом случае стойки следует опустить, чтобы соблюсти четырехметровый габарит полуприцепа по высоте. Если седло ниже, то стойки можно поднять, увеличив тем самым загружаемый объем. Для примера, если номинальный объем загрузочного пространства равен 84 куб. м., то при максимальной высоте стоек он становится равным 89 куб. м., а при минимальной 80,7 куб. м.

Что же мы можем предложить нашим потребителям?

- Установку односкатной ошиновки с шинами 385/65R22.5 или двухскатной ошиновки с шинами 9,00R20.
- Комплектование тентом.
- Увеличение или уменьшение длины грузовой платформы.
- Установку топливных баков емкостью 500 литров с пневматической системой опорожнения.
- Увеличение грузоподъемности в тентованном варианте до 31 тонны с заменой 4-х рессорной подвески на 2-х рессорный мост и с установкой шин 12,00R20.
- Установку заднего борта в виде распашных дверей, равных по высоте боковым бортам. В этом случае, если нужно, задний проем от борта до потолка может быть закрыт прочной защитной решеткой. Можно установить ворота на всю высоту от пола до потолка.
- Установку прочных бортов высотой 1700 мм. по периметру платформы. В таком варианте полуприцеп используется для перевозки металлома черных металлов. Загрузка и выгрузка металлома при такой (не самосвальной) конструкции кузова осуществляется магнитной шайбой.



**Индивидуальные решения
для специальных транспортных задач!**



С нами везут!

ОАО "Уралавтоприцеп" Россия, 454038,
г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5
Тел/факс: (351) 724-20-10
info@uralavtopr.ru www.uralavtopr.ru

УРАЛАВТОПРИЦЕП

Перевозка сельскохозяйственной техники?



454038, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5

Тел./факс: (351) 724-20-10

e-mail: info@urap.ru www.uralavtopritsep.ru

Уралавтоприцеп

- Замену стального настила платформы на деревянный.
- Установку замков для крепления 20-футовых и 40-футовых контейнеров.
- Установку антиблокировочной системы тормозов.

Все, что сказано о модели ЧМЗАП-990600, относится и к модели ЧМЗАП-990650 по спецификации 046. Дополнительно мы можем предложить следующие изменения в конструкции базовой модели:



- Замену рессорной подвески на пневматическую западноевропейского производства.
- Замену стальных бортов на алюминиевые. Эта операция позволит уменьшить количество боковых бортов за счет увеличения их длины, так как алюминиевые борта значительно легче стальных, а значит, и повысить удобство боковой загрузки.

Увеличение объема загрузочного пространства до 132 куб. м. Такой объем достигается увеличением ширины полуприцепа до 2,6 метра и габаритной высоты до 4,2 метра. Длина полуприцепа увеличивается до 17 метров. Конечно, не будут соблюдены требования стандартов по габаритной высоте и ширине полуприцепа. Но поскольку такие заказы существуют, значит и есть условия, при которых такие нарушения допускается.



- Установку съемных боковых стоек каркаса, чтобы обеспечить удобную загрузку погрузчиком сбоку.
- Увеличение переднего габаритного радиуса, что позволит при стандартной длине автопоезда иметь большую грузовместимость полуприцепа, например, загрузить не тридцать три, тридцать четыре европоддона. Такое решение возможно, если тягач не имеет спального места за водительским креслом.



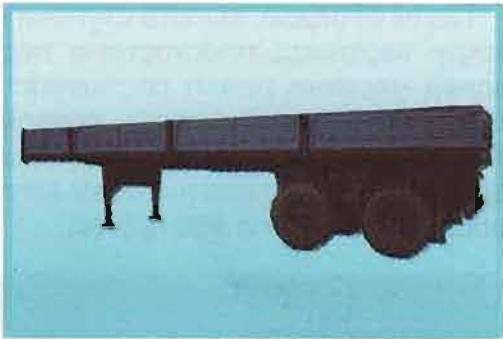
Таким образом, высота ступени (перепад между верхними плоскостями передней и задней частями рамы) составляет 500 мм. Такая конструкция рамы позволяет без нарушения европейского дорожного законодательства иметь объем загрузочного пространства около 100 куб. М.



Полуприцеп модели ЧМЗАП-990650 по спецификации 051 отличается от других базовых моделей этого семейства наличием ступенчатой рамы. Передняя часть рамы приподнята на ту же высоту 1250 мм. для сцепки с седлом тягача. А задняя опущена до высоты погрузки 960 мм за счет установки шин малого диаметра размерности 8,25R15.

Основные характеристики освоенных в производстве комплектаций этой модели приведены в таблице:

Модель	ЧМЗАП-990650					
Спецификация	051-НТ	052	053	054	054-С	054-Ф
Грузоподъемность, т.	23,5	27,5	27,5	22,0	26,5	22,3
Нагрузка, т. - на седельно-сцепное устройство тягача - на дорогу через шины	10,5 24,0	12,0 24,0	12,0 24,0	8,0 24,0	12,0 24,0	8,0 24,0
Объем кузова, куб. М.	110,9	93,1...103,0	92,0...101,4	106,7...116,7	106,7...116,7	106,7...116,7
Габаритные размеры, м. - длина - ширина - высота	17,806 2,67 4,1	13,62 2,5 3,9...4,2	13,62 2,5 3,93...4,23	16,695 2,5 3,9...4,2	16,695 2,5 3,9...4,2	16,695 2,5 3,9...4,2
Подвеска	Рессорная	Пневматическая	Рессорная	Рессорная	Рессорная	Рессорная
Шины	8,25R15	8,25R15	8,25R15	9,00R20	9,00R20	9,00R20
Материал: - пола - бортов	Сталь	Фанера+дерево аллюминий	Сталь аллюминий	Аллюминий аллюминий	Сталь сталь	Аллюминий сталь



Особенностью полуприцепа ЧМЗАП-990720 является то, что он создан специально для эксплуатации с седельными тягачами марки «Урал». До этого седельные тягачи Урал не имели своего полуприцепа. Российские заводы, специализирующиеся на выпуске прицепов и полуприцепов общетранспортного назначения, почему-то в своих разработках игнорировали славное семейство автомобилей «Урал», создавая конструкции к МАЗам или КамАЗам. Автотранспортные организации вынуждены были приобретать к Уралам полуприцепы типа ГКБ-9370, предназначенные для эксплуатации с КамАЗами, Красноярского или Ставропольского заводов. Но тягачи Урал имеют колесную формулу 6х6, и у них седло расположено на много выше, чем у КамАЗов. В результате масса неприятностей, главная из которых преждевременная поломка задней оси полуприцепа. Из-за высокого седла в сцепе с тягачом задняя часть полуприцепа всегда ниже передней. Этот наклон выбирает ход задней оси. Даже без груза задняя ось упирается в «отбойники». При первезде дорожных неровностей полуприцеп часто зависает на одной из осей. Последствия понятны каждому: перегруз и быстрый выход из строя. В 1993 году мы выпустили на рынок полуприцеп ЧМЗАП-990720, и справедливость по отношению к Уралам была восстановлена. Основные характеристики полуприцепа приведены в самой первой таблице этого выпуска. Грузоподъемность его на четыре тонны выше, чем у ГКБ-9370. Второе очень важное преимущество он обут в те же шины, что и тягач. Рессорная подвеска традиционной для Уралавтоприцеп конструкции (см. второй выпуск журнала). Нагрузка на седло тягача 9,5 тонны, на дорогу через шины 14 тонн. Высота седельно-цепного устройства тягача 1455 мм. Погрузочная высота платформы 1570 мм. Высота бортов 616 мм.

**Надежность и безопасность
Везде и надолго**

OOO «Уралавтоприцеп»

- Прицепы и п/прицепы-тяжеловозы
- Трубоавтомобили и лесовозы
- Бортовые и тентованные
- Контейнеровозы
- Комбайновозы
- Шасси и тележки для монтажа оборудования

Глобальное решение для Вашего бизнеса

ООО «Уралавтоприцеп»
450038, Россия, г. Челябинск,
ул. Хлебозаводская, 5
телефон: +7(351) 724-28-18
e-mail: urap@mail.ru www.uralavtopricep.ru

Уралавтоприцеп

Последний представитель этого семейства - наша **НОВИНКА**. Бортовой четырехосный полуприцеп с задней самоустанавливающейся на повороте осью. Грузоподъемность его 42 тонны, нагрузка на седельно-цепное устройство тягача 22,5 тонны, нагрузка на дорогу через шины 32 тонны. Подвеска - рессорная, шины 385/65R22,5. Основной тягач - МЗКТ-7429. Полуприцеп имеет ступенчатую раму и две грузовых площадки на каждой ступени. При ширине 2,55 метра одна грузовая площадка (верхняя) имеет длину 4,52 метра, другая (нижняя) 7,06 метра. На нижней площадке смонтированы замки для крепления 20-футового контейнера, который может быть установлен и закреплен между боковыми бортами. Этот полуприцеп предназначен для перевозки грузов в тарно-штучной упаковке (мешках, например) с большой удельной массой.



3. Общие сведения о семействе бортовых и тентованных прицепов

Бортовые и тентованные прицепы производства ОАО «Уралавтоприцеп» внешне почти не отличаются от аналогичной продукции других прицепных заводов России. Но стоит их купить и опробовать в деле, как положительные отличия начинают проявляться ежедневно. Отсутствие неожиданных поломок, минимальные затраты на уход, техническое обслуживание и ремонты, нетребовательность к качеству дорожного покрытия, высокая выносливость по отношению к перегрузам вот далеко не полный перечень очень важных эксплуатационных свойств наших прицепов. К тому же к традиционным отличиям продукции нашего предприятия относится ее разнообразие, в чем выражено наше главное стремление - максимально удовлетворить потребности наших покупателей.



В таблице приведен перечень базовых моделей наших прицепов, которым далеко не исчерпаны наши возможности, с основными техническими характеристиками:

Модель	833500	833500	833500	833510	833520	833550	833570	304000	304000	304000
Спецификация	010	060	075	010	010	010	010-10	060	080	084
Основное исполнение	Борт	Тент	Борт	Борт	Борт	Тент	Тент	Тент	Тент	Тент
Грузоподъемность, т.	6,55	5,9	15,0	4,3	5,4	7,6	7,6	10,4	12,5	8,0
Снаряженная масса, т.	4,5	3,1	5,0	2,5	2,6	4,4	4,4	4,6	5,5	5,0
Размеры загружочного пространства, м.										
- длина	5,244	7,41	7,0	5,244	5,244	5,516	6,456	6,13	6,5	7,45
-ширина	2,428	2,428	2,428	2,428	2,428	2,428	2,428	2,428	2,428	2,428
- высота	0,608	2,39	0,815	0,608	0,608	0,694	0,725	2,04	2,55	2,8
Шины	9,00R20	9,00R20	12,00R20	8,25R20	9,00R20	10,00R20	10,00R20	9,00R20	385/65R 22,5	9,00R20
Рекомендуемый тягач	ЗИЛ-431410	ЗИЛ-ММЗ-554М	КРАЗ-65101	ГАЗ-	КамАЗ-5350	Урал-53232 КамАЗ-6350	Урал-53232 КамАЗ-6350	КамАЗ-53215	МАЗ-53363	КамАЗ-53212
Дополнительное оборудование		1	2				3			1

Примечания: 1 - опоры для горизонтизирования платформы;

2 - топливные баки;

3 - устройства для выключения рессор при авиатранспортировке.

Все прицепы двухосные на рессорной подвеске. Продольные (тормозные и тяговые) усилия воспринимаются либо реактивной штангой, либо рессорами. В последнем случае рессора снабжена ушком. Прицепы могут поставляться в любом из вариантов: бортовом, тентованном, без бортов и настила грузовой платформы. В последнем случае они используются как шасси для монтажа различного оборудования.



4. Дополнительные возможности, предоставляемые по заказу:

- Установка надставных бортов;
- Установка замков для крепления 20-футовых и других контейнеров;
- Комплектование устройствами для крепления на прицепе бортов, снятых на период перевозки контейнера;
- Изменение длины или ширины грузовой платформы;
- Установка деревянного настила платформы вместо металлического;
- Замена шин;
- Исполнение задней стенки тентованного прицепа в виде полога или жестких дверей на всю высоту проема,
- Установка стоек вместо бортов.

Перевозка дорожно-строительной техники?

Звоните!

Тел/факс: (351) 724-20-10
info@urap.ru www.uralavtopritsep.ru

УРАЛАВТОПРИЦЕП

II. ПОЛУПРИЦЕПЫ-КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ

Самый первый полуприцеп-контейнеровоз в бывшем СССР был спроектирован и изготовлен на нашем заводе. Произошло это в 1975 году. Как это было принято в то время, созданию контейнеровоза предшествовало постановление ЦК КППС и Совмина СССР о контейнеризации перевозок грузов, в котором Минавтопрому СССР было дано задание разработать конструкцию и освоить производство полуприцепов-контейнеровозов. Выполнить это работу Минавтопром поручил нашему заводу, хотя подобная продукция не соответствовала нашему профилю. К этому времени наше предприятие было задействовано в нескольких партийно-правительственных постановлениях. Например, разработка и изготовление прицепа для перевозки в горах Северного Кавказа зеркала телескопа весом 90 тонн, для перевозки на Нурекскую ГЭС трансформатора весом в 300 тонн и др. Все поручения были выполнены в срок. Авторитет завода во все времена был безупречен, как в глазах руководящего министерства, так и в глазах потребителей нашей продукции. Традиции высокого профессионализма и ответственности за порученное дело не только не были растеряны в последующие годы, но были приумножены, и очень помогли выживанию завода в трудный период перехода на рыночную экономику. Помогают они и сегодня решать сложнейшие задачи, которые непрерывно ставит быстроменяющийся рынок.

1. Краткое описание семейства

Заводом в настоящее время выпускается около 40 наименований полуприцепов-контейнеровозов. Обозначения базовых моделей и их основные характеристики приведены в таблице:

Модель	998580	998740	998590	991100	991100	991100	991100
Спецификация	015	015	018	014	041	053	061-ДШБ
Число осей	2	2	2	3	3	3	3
Грузоподъемность, т.	20,32	24,0	30,4	34,3	33,5	33,5	28,0
Высота седельно-цепного устройства тягача, мм.	1264	1269	1225	1260	1250	1080	1345
Погрузочная высота, мм.	1405	1400	1400	1400	1400	1100	1100
Габаритная длина, мм.	7000	7000	11985	12450	12770	15535	15445
Шины	9,00R20	10,00R20	10,00R20	10,00R20	385/65R22,5	9,00R20	385/65R22,5
Типы контейнеров	1C, 1CC 1CX	1C, 1CC	1A, 1AA, 1C, 1CC	1A, 1AA, 1C, 1CC	1A, 1AA, 1B, 1BB, 1C, 1CC	Тип 1А высотой до 2,9 м.	Тип 1A, 1B, 1C высотой до 2,9 м.
Тягач	КамАЗ- 54112	МАЗ- 54326	МАЗ- 64226	МАЗ- 64229	МАЗ- 64229	VOLVO FH-12 4x2	Урал- ИВЕКО 63291



Модели ЧМЗАП-99858, 99874 и 99859 двухосные, остальные трехосные. На двухосных полуприцепах устанавливается рессорная подвеска, трехосные могут быть снабжены как рессорной, так и пневматической подвеской. При установке шин 385/65R22,5 - ошиновка односкатная. Во всех остальных случаях двухскатная. Все полуприцепы, перевозящие 40 футовые контейнеры, имеют два положение шкворня. Одно стандартное с передним габаритным радиусом 2040 мм. Второе не стандартное с уменьшенным передним габаритным радиусом. Второе положение шкворня необходимо для сцепки с тягачами с нестандартным размером от оси седельно-сцепного устройства до ближайшей точки кабины.

Модель ЧМЗАП-991100 (спецификация 061-ДШБ) имеет ступенчатую раму, за счет чего агрегатируется с седельными тягачами с высотой седельно-сцепного устройства до 1400 мм. Однако такое исполнение рамы приводит к повышенной длине полуприцепа, и с ним автопоезд не соответствует международным требованиям по длине, не нарушая при этом требований российских стандартов.



2. Дополнительные возможности, предоставляемые по заказу

- Приведение конструкции в соответствие с международным стандартом «Международные правила перевозки опасных грузов»;
- Установка антиблокировочной системы тормозов;
- Замена устанавливаемых шин;
- Установка топливных баков;
- Комплектование пневматической подвеской любой западноевропейской фирмы;
- Установка опорных устройств фирмы «JOST»;
- Изготовление в комплектации для монтажа цистерн;
- Обеспечение возможности перевозки 45 футовых контейнеров высотой до 2,9 метра на полуприцеп ЧМЗАП-991100 (спецификация 053)
- Увеличение грузоподъемности полуприцепа ЧМЗАП-991100 (спецификация 061-ДШБ) до 39,2 тонны.



Необходимо обратить внимание на то, что полуприцепы ЧМЗАП-991100 (спецификация 053 и 061-ДШБ) могут перевозить контейнеры высотой до 2,9 метра без нарушения габарита по высоте четыре метра. При этом модель ЧМЗАП-991100 (спецификация 053) хотя и требует для буксировки тягач с пониженным расположением седла (высота не более 1080 мм.), зато соответствует всем международным стандартам и может быть допущена на дороги западноевропейских государств.

III. ЧАСТО ЗАДАВАЕМЫЕ ВОПРОСЫ

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.

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.

Какие нормативы осевых нагрузок действуют в Европе и России?

Ответ: В Европе: 8 тонн на ось при рессорной подвеске, 9 тонн - при пневматической; в России - зависит от многих обстоятельств: вида дорог, климатических условий, межосевого расстояния и т.д.

Какие габариты седельного автопоезда действуют в России и в Европе?

Ответ: В России: длина 20 м., высота - 4 м., ширина - 2,55 м. В Европе: длина 16,5 м., высота - 4 м., ширина - 2,55 м.

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.

**Индивидуальные решения
для специальных транспортных задач!**



Звоните!



454038, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5
Тел./факс: (351) 724-20-10
e-mail: info@urap.ru www.uralavtopritysep.ru

УРАЛАВТОПРИЦЕП

Уважаемые господа!

ОАО "Уралавтоприцеп" предлагает вам программу долгосрочного сотрудничества, нацеленную на полное удовлетворение Ваших потребностей в любых видах прицепной техники.



- Лучшая конструкторская школа в России предложит Вам доработки конструкции по индивидуальным требованиям.
- Также мы готовы оказать поддержку в организации ремонтной базы для нашей техники.
- Приглашаем к сотрудничеству торговых агентов.



Более подробную информацию о продукции предприятия Вы можете получить на сайте
www.uralavtopritsep.ru

Уралавтоприцеп

**НАДЕЖНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ.
ВЕЗДЕ И НАДОЛГО.**



Реконструкция завода 1957г.

Специальная прицепная техника для специальных транспортных задач

- Уникальный опыт специальных разработок
- Специальные доработки по Вашему требованию
- Самые жесткие условия эксплуатации
- Качество проверенное временем
- Необходимый запас прочности



**ОАО "Уралавтоприцеп" Россия, 454038,
г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5
Тел./факс: (351) 724-20-10**

УРАЛАВТОПРИЦЕП