**Уважаемые Партнеры! Доброго времени суток!**

Представляем Вашему вниманию наш новый полуприцеп! На сегодняшний день, в парке компании 4 таких полуприцепа.

Характеристики полуприцепа:

**(рис.1)**

Внутренняя длина – **16550 мм (16,55 метра)**

Внутренняя ширина – **2480 мм (2,48 метра)**

Внутренняя высота – **2680 мм. (2,68 метра)**

Внутренний объем **– 110 куб.м**

**Масса перевозимого груза** – **25 тонн гарантированно, 26 тонн при равномерной загрузке, например 16-ти метровые трубы, древесина, биг-беги или металл (однородный), 27 тонн на определенных маршрутах! И эти цифры полностью укладываются в Российское законодательство!**

У многих Клиентов сложилось мнение, что все что длиннее 13,6 метра и перевозит более 20 тонн груза – это все негабарит и требует специальных разрешений! Однако это не так и для того, чтобы это понять, надо обратиться к законодательству:

<http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113363/199ce9a874fa0c5fffbf21e678a3d3e369af9b11/>

<http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_113363/5c144b6d75e68a42725e3d8d08009d8a29472a87/>

Есть 2 характеристики весового контроля:

1. Максимальная масса автопоезда
2. Максимальная нагрузка на ось

Мы с вами ведем речь об обычных дорогах общего пользования, в большинстве своем – Федеральные трассы и не говорим о сезонных ограничениях и знаках, определяющих нагрузки на ось.

Глядя на Рис.1 видно, что наш автопоезд имеет 6-ть осей. Далее смотрим в[**Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 23.05.2020) "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом"**](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113363/) **Приложение №1** и видим, что максимальная масса нашего автопоезда ограничена 44 тоннами! Соответственно для стандартного автопоезда данный показатель равен 40 тоннам.

|  |  |
| --- | --- |
| **Автопоезда седельные и прицепные** | |
| трехосные | 28 |
| четырехосные | 36 |
| пятиосные | 40 |
| **шестиосные и более** | **44** |

Далее разбираемся с нагрузками на ось и для этого нам понадобится [**Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 23.05.2020) "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом"**](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113363/) **Приложение №2**

**ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА НА ОСЬ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Расположение осей транспортного средства [<\*>](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353455/199ce9a874fa0c5fffbf21e678a3d3e369af9b11/#dst100584) | Расстояние между сближенными осями, м | Допустимая нагрузка на ось [<\*\*>](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353455/199ce9a874fa0c5fffbf21e678a3d3e369af9b11/#dst100585) колесного транспортного средства для автомобильной дороги, тс | | |
| для автомобильной дороги, рассчитанной на нормативную нагрузку 6 тс на ось [<\*\*\*>](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353455/199ce9a874fa0c5fffbf21e678a3d3e369af9b11/#dst100586) | для автомобильной дороги, рассчитанной на нормативную нагрузку 10 тс на ось | для автомобильной дороги, рассчитанной на нормативную нагрузку 11,5 тс на ось |
| **Одиночная ось** | свыше 2,5 | 5,5 (6) | **9 (10)** | 10,5 (11,5) |
| Группа сближенных сдвоенных осей | до 1 (включительно) | 8 (9) | 10 (11) | 11,5 (12,5) |
| свыше 1 до 1,3 (включительно) | 9 (10) | 13 (14) | 14 (16) |
| свыше 1,3 до 1,8 (включительно) | 10 (11) | 15 (16) | 17 (18) |
| свыше 1,8 до 2,5 (включительно) | 11 (12) | 17 (18) | 18 (20) |
| **Группа сближенных строенных осей** | до 1 (включительно) | 11 (12) | 15 (16,5) | 17 (18) |
| свыше 1 до 1,3 (включительно) | 12 (13) | 18 (19,5) | 20 (21) |
| **свыше 1,3 до 1,8 (включительно)** | 13,5 (15) | 21(**22,5** [<\*\*\*\*>](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_353455/199ce9a874fa0c5fffbf21e678a3d3e369af9b11/#dst100587)) | 23,5 (24) |
| свыше 1,8 до 2,5 (включительно) | 15 (16) | 22 (23) | 25 (26) |
| Группа сближенных осей с количеством осей более 3 (не более 2 односкатных или двускатных колеса на оси) | до 1 (включительно) | 3,5 (4) | 5 (5,5) | 5,5 (6) |
| свыше 1 до 1,3 (включительно) | 4 (4,5) | 6 (6,5) | 6,5 (7) |
| свыше 1,3 до 1,8 (включительно) | 4,5 (5) | 6,5 (7) | 7,5 (8) |
| свыше 1,8 до 2,5 (включительно) | 5 (5,5) | 7 (7,5) | 8,5 (9) |
| Группа сближенных осей с количеством осей 2 и более (по 4 (включительно) и более односкатных или двускатных колеса на оси) | до 1 (включительно) | 6 (6,5) | 9,5 (10) | 11 (11,5) |
| свыше 1 до 1,3 (включительно) | 6,5 (7) | 10,5 (11) | 12 (12,5) |
| свыше 1,3 до 1,8 (включительно) | 7,5 (8) | 12 (12,5) | 14 (14,5) |
| свыше 1,8 до 2,5 (включительно) | 8,5 (9) | 13,5 (14) | 16 (16,5) |

Для того чтобы понять какая же нам разрешена нагрузка на ось надо знать несколько параметров, вам они разумеется не интересны, но нам они нужны:

1. Как видно из таблицы выше, одиночной осью называется та ось, которая находится на расстоянии более 2,5 метров от любой соседней оси. Очевидно, что первая ось – рулевая, находится сильно дальше, чем 2,5 метра от ведущей оси (вторая), соответственно допустимая **нагрузка на 1-ую ось – 9 тонн**. В таблице смотрим средний столбец, так как первый столбец, это если не ошибаюсь, проселочные дороги, второй – это обычная дорога второго класса и третий столбец, это дорога первого класса, что то типа М-11 или М4-Дон.
2. Далее идет вторая ось, ведущая и она двускатная (то есть на ней 4 колеса по 2 с каждой стороны), **нагрузка на нее разрешена 10 тонн** (значение в скобках, так как именно там указываются данные для двускатных колес)
3. Третья по ходу ось или первая ось полуприцепа. Если повнимательнее посмотреть на рис.1 видно, что ось как бы вынесена вперед, а если говорить точнее, то расстояние до следующей оси у нее 2,51 метр. Сделано это для того, чтобы эта ось стала отдельно стоящая как первая ось и на нее была возможность нагрузить **9 тонн.**
4. Оси 4,5 и 6, это так называемая строенная тележка с межосевым расстоянием 1,36 метра и на каждую из этих осей разрешено давить с массой **7,5 тонн на ось (**написано 7 тонн, но смотрим примечание**) или 22,5 тонны на всю тележку. (В том числе для транспортных средств, имеющих оси и группы сближенных осей с односкатными колесами, оборудованных пневматической или эквивалентной ей подвеской)**



Рис.2

На рисунке 2 указаны максимально допустимые нагрузки на оси.

Остался один простой вопрос – Сколько в итоге полезной нагрузки, то есть груза, можно перевезти на указанном полуприцепе?

Ответ простой! Для этого надо из 44 тонн максимально разрешенной массы вычесть вес тягача и полуприцепа:

В нашем случае тягач – MAN TGX 18.440, его вес – 8 тонн.

Полуприцеп весит – 9 тонн.

Итого, масса пустого автопоезда – **17 тонн.**

**44 – 17 = 27 тонн полезной нагрузки мы можем перевозить, но это при идеальных условиях, поэтому для нас, абсолютно проходной вес, 26 тонн.**

Размер допустимой погрешности зависит от того, каким именно способом осуществляется взвешивание транспортного средства.

Так, при статическом взвешивании грузового автомобиля (то есть в его неподвижном положении) отклонение от установленных значений общей массы и осевых нагрузок не должно превышать 2%.

Если же транспортное средство взвешивается в движении, в то время когда оно даже не сбавляет скорость (при автоматизированном весогабаритном контроле), допускается большая погрешность: при определении массы автомобиля — 5%, при измерении осевых нагрузок — 11%.

Отметим, что эти и другие требования являются едиными для всех установленных на российских дорогах пунктов весогабаритного контроля. Они утверждены Приказом Министерства транспорта №119 от 29-го марта 2018-го года.

Надеюсь, что этот хоть и не очень краткий, но уверен, что достаточно полезный ликбез позволит нам чаше сотрудничать и лучше понимать друг друга.









Мы знаем, что у Вас есть выбор. Спасибо, что выбрали нас.  
С уважением к Вам и Вашему бизнесу.  
Коллектив ООО «АТ-Транс»