

# АВТО- ДРАЙВ



## КУРГАНСКИЕ ПРИЦЕПЫ – ЗАКАЛЕННЫ УРАЛОМ

**АЛЕКСАНДР ТУПИЦЫН,**  
директор производственного  
предприятия «Курганские  
прицепы»:



**В** марте «Курганским прицепами» исполняется 20 лет. Предприятие было открыто в 1999 году. Основной принцип заключается в том, что всё из чего состоит прицеп, делается у нас на предприятии. За исключением тех элементов, которые требуют отдельного производства. То есть рама, дышло, подвеска, ось, борта, днище, каркасы тентов, тенты – всё это делается в стенах завода.

Предприятие состоит из ряда цехов. Это – цех подготовки производства, сварочный цех, цех полимерных покрытий, участок механической обработки, швейный цех, цех сборки готовой продукции. Сборка у нас происходит в транспортном виде. Это сделано для того, чтобы как можно больше единиц товара вошло в грузовик.

Мы придерживаемся двух принципов: 1. Упаковка прицепа должна быть компактной. 2. Дилер, который получает нашу продукцию, должен сделать как можно меньше операций, чтобы вышло готовое изделие к продаже.

Эти два пункта, казалось бы, должны себя взаимоисключать, но, тем не менее, мы сделали такую конструкцию, что когда курганский прицеп попадает к дилеру, не нужно обладать какими-то особыми навыками, чтобы его поставить на колёса. Это позволяет партнёрам не содержать высококвалифицированный персонал, тем самым сделать прицепы более доступными. Ну, и сами прицепы занимают небольшую площадь. Тем самым можно рационально использовать пространство предприятия. Также и дилеру можно экономно обустроить свою торговую территорию.

Что касается самого производства, то это – полный цикл. Мы покупаем сырьё. Самая большая статья затрат – это металл, который мы обрабатываем. В цехе подготовки производства из него изготавливают рамы и сваривают различные детали прицепов. На механическом участке выпускают важные элементы ходовой части – ступицы. Здесь же изготавливают элементы для опорного колеса. Готовые детали в зависимости от модели прицепа отправ-

ляются на оцинкование, либо в цех полимерных покрытий.

На этих двух операциях детали делаются примерно 50 на 50% - половину цинкуют, половину покрывают полимером. В швейном цехе изготавливаются тенты для всех моделей курганских прицепов. Они разнообразны и отличаются в зависимости от модели. На всех тентах у нас есть фирменный аэродинамический скос. В сборочном цехе на раму устанавливаются борта, и собирается подвеска, монтируется электропроводка. Для транспортировки прицепы собираются в «спарки». В них транспортные средства доставляются к дилерам по всей стране.

Ещё один момент, к которому мы стремимся в процессе производства – унификация. То есть, чтобы все узлы были похожи и взаимозаменяемы. Это позволяет делать большое количество прицепов. То есть, обеспечивать серийный выпуск продукции.

Наше предприятие родилось с нуля. Начали в своё время с одного складского помещения, в котором собирали прицепы. И очень много операций и очень много деталей делалось на стороне – варились рамы, изготавливались борта, покупались ступицы.

**За 20 лет предприятие выросло из небольшого склада в полномасштабное производство, имеющее все этапы производственного процесса.**

Мы расширяли производственную базу, прирастали технологически: покупали нужное для работы оборудование. И вот сейчас достигли полного цикла производства. Это ключевое изменение, которое происходило, и происходит сейчас.

Теперь мы совершенствуемся внутри предприятия: приобретаем более современное оборудование, улучшаем технологию производства, оптимизируем внутренние процессы, выпускаем новые модели. **Мы выпускаем практически все типы прицепов, которые могут быть востребованы на рынке сегодня - от грузовых до прицепов для спецтехники.**

# РАМА – ВСЕМУ ПРИЦЕПУ МАМА

*Один из важнейших компонентов в устройстве автомобиля или прицепа – это несущая часть. Именно благодаря ей удаётся собрать все детали в единое целое. Ключевую роль в этом вопросе играет, конечно же, рама. Она представляет собой балочную конструкцию и основу для крепления составных частей. На «Курганских прицепах» изготавливают надёжные и прочные рамы.*



**В** зауральском прицепе рама – это **мощный поперечный трубчатый элемент**, придающий ей высокую жесткость на кручение, и предотвращающий перекос платформы при неравномерном распределении нагрузки на нее. Днище сохраняет плоскую форму, что повышает сохранность груза.

Второй важной особенностью рамы является **наличие продольных лонжеронов сложной формы**, позволяющих разместить элементы подвески в пределах высоты рамы, а не под ней, как это делается традиционно.

Такие особенности конструкции снизили погрузочную и общую высоту прицепа. И он получил высокую устойчивость и управляемость в составе автопоезда. Кроме того, улучшились аэродинамика и обзорность назад.

На раму навешиваются все детали кузова и другие элементы прицепа. При конструировании прицепов на предприятии учитывают, в каких условиях эксплуатируются транспортные средства. А это не всегда хорошие дороги и равномерно распределённый груз по всему прицепу. Поэтому заводчане закладывают определённый запас прочности. Исходя из этого, используется сложная форма рамы, которая изготовлена из металла соответствующей толщины.

**Нагруженность несущих элементов определяется опытно-конструкторски-**

**ми работами.** На финальной стадии прототип транспортного средства кроме всего прочего испытывается с перегрузом при движении по неровной дороге.

Комплекс испытаний и мероприятий позволяет сделать вывод, что рама выполнена с высоким запасом прочности и можно надёжно эксплуатировать прицеп весь срок службы.



## ИСПЫТАНЫ АРКТИКОЙ

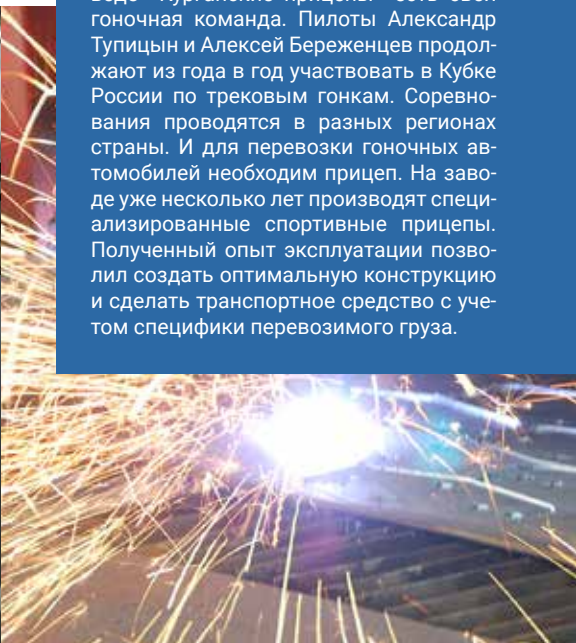


Курганские прицепы всё чаще становятся участниками различных экспедиций. Случается, что транспортные средства во время таких проектов находятся в сложных условиях, где как раз и проявляются истинные их возможности.

Зимой 2018 года мы отправили в очередную экспедицию в Арктику прицеп «Универсал». Организатор автопутешествия Алексей Тулупов проехал с ним до Чукотки и вернулся на Урал. В прицепе перевозили топливо и различное оборудование, необходимое для экспедиции. Для решения проблемы передвижения по снегу на предприятии изготовили лыжи для прицепа.

В 2017 году для проекта «Поморский карбас» в Кургане был выпущен тормозной прицеп для лодок. На нём по Архангельской области перевозили 2-х тонную лодку «Морошка». Уникальность экспедиции «Поморский карбас» заключалась в том, что по чертежам XIX века с помощью дедовских методов нужно было построить поморское судно. По завершении строительства участники проекта отправились в плавание по северной реке Мезень до Соловков.

Мы уже рассказывали, что на заводе «Курганские прицепы» есть своя гоночная команда. Пилоты Александр Тупицын и Алексей Береженцев продолжают из года в год участвовать в Кубке России по трековым гонкам. Соревнования проводятся в разных регионах страны. И для перевозки гоночных автомобилей необходим прицеп. На заводе уже несколько лет производят специализированные спортивные прицепы. Полученный опыт эксплуатации позволил создать оптимальную конструкцию и сделать транспортное средство с учётом специфики перевозимого груза.



# СТУПИЦА

## ХОДОВОЙ ЧАСТИ ЦАРИЦА

*Ключевой элемент всей ходовой части – ступица и подшипники. Как производят их на «Курганских прицепах», и в чём особенная надёжность зауральских ступиц? Об этом рассказывает Олег Аркадьевич Штин.*



**– Как изготавливаются ступицы, в чём их уникальность в отличие от деталей других производителей?**

– Какой-то специфики этой конструкции нет. Она уже давно используется на рынке всеми производителями. Это – цапфа в виде оси для последующего соединения с балкой с помощью сварки, подшипник, и сама ступица, на которую крепится диск. Конструкция ступичного узла предполагает возможность частичного его разбора (например, для замены вышедшего из строя подшипника), снимать балку при этом не нужно.

**– С чего начинается процесс изготовления ступиц?**

– В первую очередь необходимо на кузнечно-штамповочном производстве изготовить поковку – заготовку ступицы. После этого можно переходить к операциям механической обработки.

**– Где приобретает металл для ступицы?**

– Металл, используемый для изготовления цапфы и ступицы – это сталь марки 20Х, которая производится на металлургических предприятиях Урала. Как правило, это Серов или Златоуст.

**– Что на «Курганских прицепах» делают с этой поковкой?**

– Производится механическая обработка поковки на токарном и фрезерном оборудовании с ЧПУ – операции наружного и внутреннего точения, сверле-

ния и нарезания резьбы под колесные болты.

**– Олег Аркадьевич, получается, что весь этап производства ступицы сконцентрирован на вашем предприятии? То есть можно давать гарантию ...**

– Да, безусловно, гарантию на все ступицы мы даем в рамках гарантийных обязательств на прицеп в целом. Но практика показала, что наши ступи-



цы ходят гораздо дольше. Мы покупаем высококачественные подшипники российского производства.

**– Есть три вида ступицы, которые производятся на «Курганских прицепах». В чём их различие, преимущества?**

– Действительно, на наши прицепы можно устанавливать колеса (диски) различных монтажных диаметров 13, 15 и 16 дюймов и различным PCD – диаметром центров крепёжных отверстий (мм) и количеством этих отверстий. Для этого и осуществляется производство различных ступиц. Наиболее востребованными на рынке являются типоразмеры с 13" и PCD=4x98, 15" и PCD=5x139,7 и 16" и PCD=5x139,7 – это классические ВАЗ, Нива и УАЗ. Последний является «усиленным» вариантом

ступиц за счет применения особой конструкции, в основе которой используются два роликовых радиально-упорных конических подшипника. Для обеспечения герметичности узла используется сальник с внутренней стороны и крышка с наружной.

Использование больших колес на прицепе в сцепке с машинами с увеличенным клиренсом обеспечивает горизонтальное расположение прицепа относительно дорожного покрытия. Таким образом, правильно распределена нагрузка между подвеской прицепа и фаркопом автомобиля.

**– Сколько сотрудников сейчас работает на участке механической обработки? Какая у них должна быть квалификация? С каким оборудованием приходится работать?**

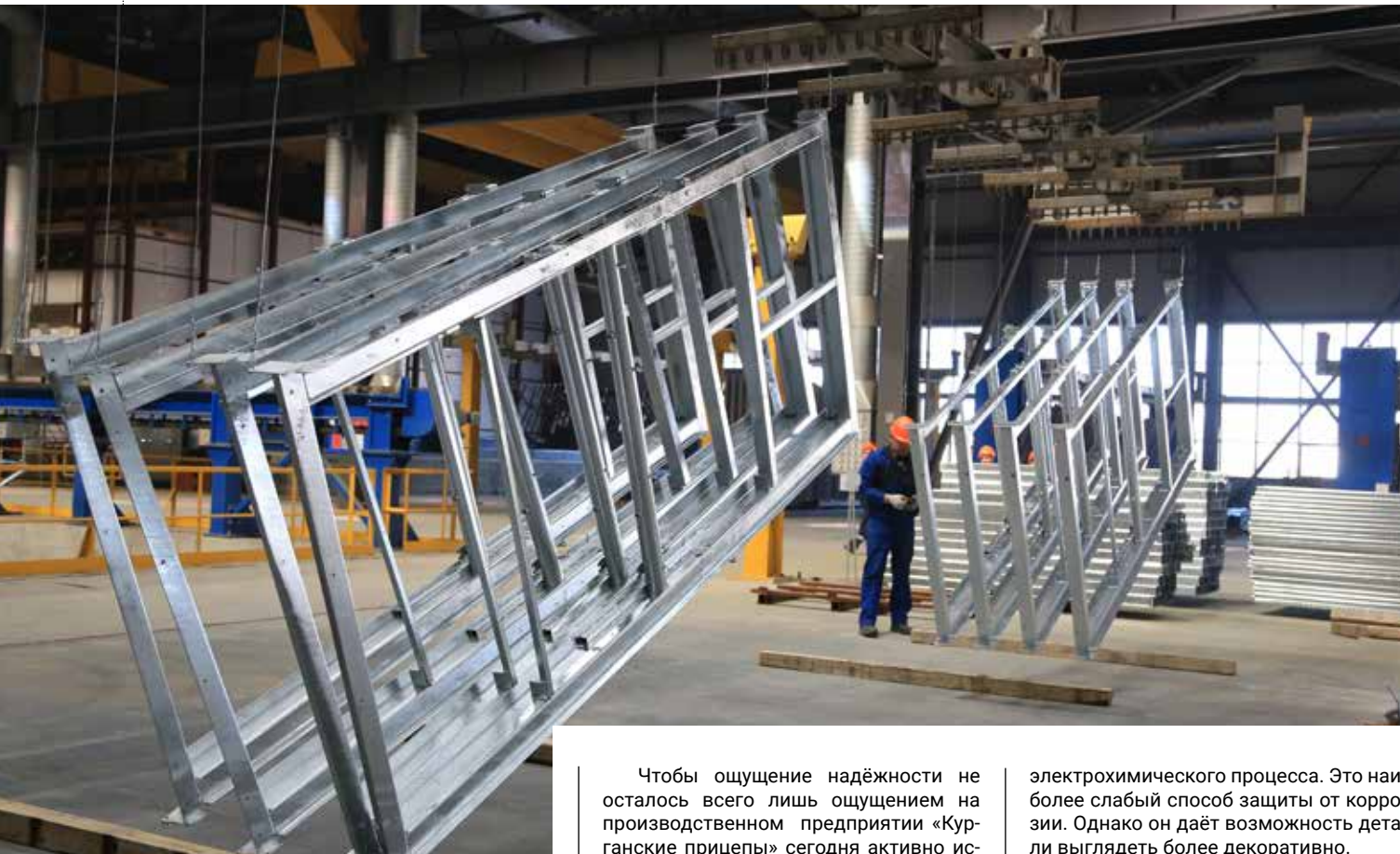
– В цехе работает 15 человек. Квалификация должна быть довольно высокой. Особенно у операторов станков ЧПУ. Они должны уметь не только воспользоваться уже заранее написанными программами, но и сами вносить определённые коррективы, писать и отлаживать новые программы. В настоящее время в цехе работает 6 операторов ЧПУ.

**– Олег Аркадьевич, сейчас появляется всё больше нового оборудования. Как можно тем, кто работает по 10-15 лет к нему легко адаптироваться?**

– В основном у нас сейчас на предприятии импортное оборудование. На нём системы управления японской фирмы «Fanuc». Когда появились новые станки, то работники буквально за неделю освоили их. При поступлении нового оборудования, приезжают представители заводов и учат работать на станках.

**– Что дают новые станки для цеха, для качества деталей?**

– В первую очередь, ускорение процесса производства. Соответственно это позволяет нам выпускать за единицу времени больше деталей. Само собой повысилось и качество исполнения деталей.



## ЦИНКОВАНИЕ - ЗАЛОГ НАДЁЖНОСТИ КУРГАНСКИХ ПРИЦЕПОВ

**Л**учший способ защиты конструкции прицепа или её металлических элементов от коррозии это – цинкование. Почему лучший? Потому что прицеп - не автомобиль. Если мы ухаживаем за своими машинами: возим их периодически на мойку, чистим, полируем, то прицеп, как правило, лишён такого внимания со стороны владельца. Конечно, есть водители, которые очень бережно относятся к своим транспортным средствам, но в большинстве случаев люди полагают, что прицеп – это всё-таки работяга, который выполняет определённые задачи в рамках своего назначения – перевозка груза. А, значит, особое внимание ему не нужно – он и так надежен.

Чтобы ощущение надёжности не осталось всего лишь ощущением на производственном предприятии «Курганские прицепы» сегодня активно используют цинкование продукции как одну из основополагающих технологий. Причем, вариантов как это сделать, несколько.

**ПЕРВЫЙ – ПРИЦЕП ИЗГОТОВЛЯЮТ ИЗ УЖЕ ОЦИНКОВАННОГО ЛИСТА МЕТАЛЛА.** Листы делают на предприятиях-партнёрах «Курганских прицепов». Таким способом создают, например, модель «Крепыш Zn».

**ВТОРОЙ – СНАЧАЛА ИЗГОТОВЛЕНИЕ КОНСТРУКЦИИ, А ЗАТЕМ ЕЁ ЦИНКОВАНИЕ.** Здесь также используются несколько способов. Но в первую очередь конструкции или детали будущего прицепа подготавливают к этому процессу – химическим способом протравливают, обезжиривают, сушат. Для объёмных конструкций, рам используется **горячее цинкование**. Деталь или металлическую часть опускают в горячую ванную с цинком. Он плавится при температуре 400С. Толщина покрытия зависит от скорости погружения, вынимания рамы из жидкого цинка и от химического состава материала, из которого она сделана.

Для небольших деталей используются другие виды цинкования – **гальваника и термодиффузионное цинкование**.

Гальваническое цинкование – это способ электрохимического нанесения цинкового покрытия. Делается он на предприятии – партнёре «Курганских прицепов» и похож на процесс горячего цинкования. Одно исключение – металл покрывается цинком засчёт

электрохимического процесса. Это наиболее слабый способ защиты от коррозии. Однако он даёт возможность детали выглядеть более декоративно.

Как правило, гальваника применяется к тем деталям, которые используют на опорном колесе, на замках бортов и т.д.

Термодиффузионное цинкование производится непосредственно на «Курганских прицепах». В специальные барабаны засыпаются цинковый порошок и детали. При температуре 400С конструкции начинают вращаться, порошок плавится и проникает в металлическую поверхность. То есть происходит процесс диффузии. Это – один из самых надёжных способов защиты от коррозии. Минус – детали имеют шероховатую поверхность. Поэтому способ используется на тех частях прицепа, которые мало заметны невооружённому глазу. Это элементы ходовой части.

Все мы понимаем, что прицеп всегда находится за автомобилем, в самой агрессивной зоне. Вся пыль, камни, грязь, которые летят на высокой скорости ударяются об него. Поэтому транспортное средство требует хорошей защиты от коррозии, и, безусловно, ухода. Тогда прицеп прослужит своему владельцу долгие годы. Это же касается и крашенных прицепов. За ними также требуется уход, и подкраска там, где произошёл скол от удара.

Сейчас на «Курганских прицепах» половину продукции, например, популярный «Крепыш» покрывают порошковой краской. Вторую половину, такие модели, как «Универсал», «Тайга», «Водник», защищают от коррозии методом горячего цинкования.



## БУДУЩЕЕ СОЗДАЁТСЯ СЕГОДНЯ

Завод «Курганские прицепы» интегрирован не только в промышленный комплекс Зауралья, но и принимает активное участие в социальной жизни города. Одно из направлений деятельности предприятия - работа со школами, помощь в профориентации старшеклассников. Регулярно на «КП» проводятся экскурсии для ребят.

Особый интерес школьников вызывают автоматизированные комплексы: машина плазменной резки, роботизированная сварка и станки с программным управлением.

Один из самых часто задаваемых вопросов у ребят: зачем учиться 9 лет для того, чтобы потом пойти работать на завод? Многие школьники думают, что на предприятиях трудятся, как и сто лет назад: кувалдой и молотом. Благодаря экскурсиям учащиеся видят, что сегодня заводу требуется много высококвалифицированных специалистов, умеющих работать с программируемым оборудованием.

Верим, что среди ребят, посетивших с экскурсией «Курганские прицепы», есть будущие сотрудники нашего коллектива.

**В** подвеске прицепа применяется рессора с подрессорником. Иначе это называется подвеска с прогрессивной характеристикой.

У прицепа самая большая разница массы в пустом и груженом (а зачастую и перегруженном) состоянии (более чем в 3 раза). Подвеска с одиночной рессорой имеет неизменную жесткость, т.е. пустой прицеп будет прыгать, теряя контакт колес с дорогой, а груженный будет не в состоянии воспринимать динамические нагрузки со стороны дороги - и подвеску будет пробивать.

# СОЕДИНЯЯ КУЗОВ С ДОРОГОЙ...

*Без неё невозможно было бы представить как кузов соединяется дорогой. Она физически связывает колёса с несущей системой. Речь о подвеске. Практически все прицепы модельного ряда «Курганских прицепов» оснащены прогрессивной подвеской.*

**При наличии прогрессивной подвески в любом диапазоне загрузки транспорт с подрессорником сохраняет свою плавность хода.** А это важно с точки зрения бережного отношения к грузу. Чем больше загружено транспортное средство, тем больше становится её жесткость.

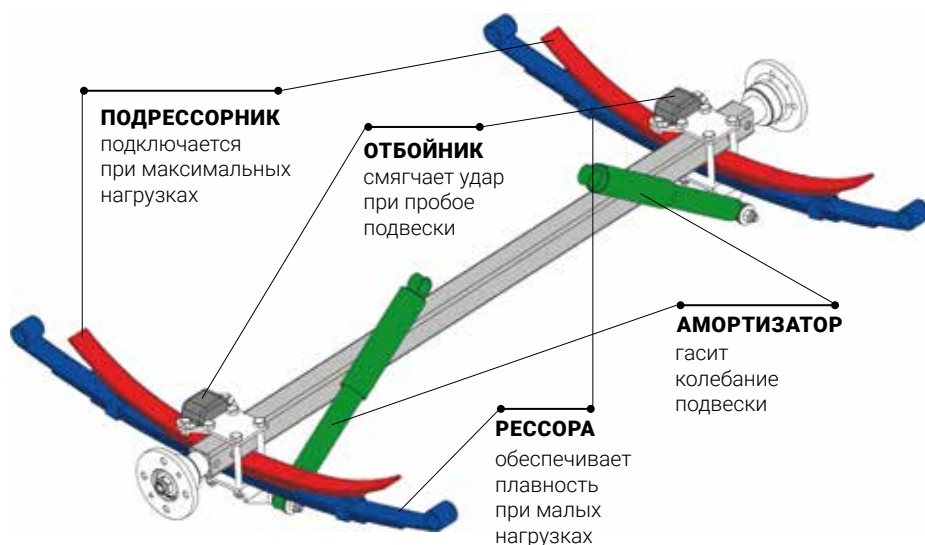
Таким образом, независимо от того легкий или тяжелый груз перевозится, прицеп будет одинаково плавно проходить неровности дороги и, соответственно, к грузу сохранится одинаково внимательное отношение.

**Ещё один важный момент - подвеска контролирует нагрузку в кузове и с ее увеличением ожесточается сама.** Это снижает раскачку транспортного средства, как в пустом, так и в нагруженном состоянии и обеспечивает стабильную устойчивость движения автопоезда на высокой скорости.

Для того чтобы гасить колебания прицеп оснащен амортизаторами. Кроме того, он оборудован резиновыми отбойниками. Если происходит пробой подвески, то ось встречается с рамой через отбойник. Сам удар гасится, и прицеп не повреждается. Ось - сварная, т.е. ступица установлена на ось через цапфу, которая приварена к трубе.

**Лонжерон курганского прицепа выполнен таким образом, чтобы максимально компактно разместить подвеску.** Это делается для того, чтобы минимизировать погрузочную высоту. Кузов «курганцев» ниже, чем у прицепов которые имеют другую конструкцию рамы. Это способствует большей устойчивости на дороге.

Как говорят конструкторы предприятия, центр тяжести ниже, а значит, прицеп более устойчив, и ехать с ним приятнее.



# И В ЖАРУ, И В ЛЮБОЙ ХОЛОД...

*Осадки, грязь, дорожная пыль...  
Согласитесь, это - не лучшие  
помощники, когда вы перевозите  
стройматериалы, бытовую  
технику, снегоход или квадроцикл.  
Чтобы защититься от погодных  
явлений и внешних воздействий  
в автомобильной отрасли  
используют либо кузова,  
либо тенты.*

**ПОДДЕРЖИВАЕМ**  
**KAMAZ**  
**master**

Предприятие «Курганские прицепы» выступило партнером спортивной команды «КАМАЗ-мастер», победителя международного ралли Дакар-2019. В рамках партнерства завод изготовил и поставит команде прицепы массой до 3 500 кг. Они оборудованы тормозной системой и предназначены для перевозки легковых автомобилей и багги. Прицепы используются при транспортировке спортсменов на тренировочные этапы для подготовки будущих пилотов команды.

Кстати, на заводе «Курганские прицепы» есть своя гоночная команда. Благодаря опыту эксплуатации конструкция зауральского прицепа продумана и сделана с учетом специфики перевозимого груза (спортивного автомобиля). Продукция предприятия отличается надежностью рамы и удобством эксплуатации.

Считаем, что партнерство «Курганских прицепов» и «КАМАЗ-мастер» будет способствовать развитию автоспорта. А предприятие, в свою очередь, продолжит выступать надежным поставщиком команды.



**Н**а предприятии «Курганские прицепы» сегодня выпускают одни из лучших в стране мягких тентов. Так, транспортное средство будет и экономичнее в производстве, и более доступно по цене покупателям, отмечают на заводе.

Материал «Автотент» используют для грузовиков и фур. Этот материал предпочитают и на зауральском производстве.

**Кстати, отличительная особенность «Курганских прицепов» в том, что здесь есть свой швейный цех.** Поэтому, говорят заводчане, тенты часто бывают уникальными – на заказ для клиентов. Предприятие сотрудничает с производителями поставляющими качественную и проверенную ткань. При производстве тентов используют ткань с покрытием ПВХ. Главные достоинства такой ткани – небольшой вес, эластичность, прочность, устойчивость к высоким и низким температурам, солнечным лучам, а также богатый ассортимент цветов.

Между тем, широкая палитра цветов даёт многим клиентам возможность выбрать именно свой, неповторимый оттенок под личный автомобиль или бренд, если это коммерческая организация. По статистике «Курганских прицепов», пальма первенства

в этом вопросе остаётся за расцветкой камуфляж. Её предпочитают практически 60% клиентов, утврждают на заводе. Также пользуются спросом чёрный, серый, синий цвета. Иногда покупатели выбирают оранжевый. В основном, его заказывают те фирмы, которые занимаются дорожно-строительными работами.

На сегодняшний день тенты изготавливаются для всех прицепов модельного ряда зауральского предприятия, кроме тех, что предназначены для перевозки лодок.

Есть у курганских тентов и пара фирменных особенностей. Во-первых, система запираания клапанов. **При изготовлении тента используются замки-молнии, которые защищены клапанами на липучках, чтобы оградить их от негативных факторов внешней среды,** как то снег, дождь, пыль, грязь и т.д. Причём на прицепах для перевозки снегоходов и квадроциклов сбоку имеется дверь. Это очень удобно, особенно если вы заправляете по дороге технику на АЗС.

Кроме того, на высоких тентах имеется характерный для зауральских моделей скос. Он не просто защищает, но и экономит топливо. Натянутый над прицепом тент позволяет уменьшать сопротивление воздуха и тем самым снижает расход бензина.



## РЕШАЮЩУЮ РОЛЬ В РАБОТЕ ИГРАЕТ НЕ ВСЕГДА МАТЕРИАЛ, НО ВСЕГДА МАСТЕР.



**МАКСИМ ГОРЬКИЙ,**  
русский писатель,  
прозаик, драматург

*Слова великого русского писателя и драматурга совершенно точно подходят «Курганским прицепам». Здесь всегда уважали и ценили тех, с чьей помощью предприятие достигло определённых профессиональных высот, кто своим каждодневным трудом доказал и продолжает доказывать, что заводчанин – это звучит гордо.*



**П**редприятие «Курганские прицепы» появилось в марте 1999 года и состояло всего из нескольких человек. Сейчас оно выросло до завода средней величины, где трудится около 350 человек.

### СТАРОЖИЛЫ ЗАВОДА

Среди тех, кто работает на предприятии, есть те, кто стоял у истоков организации процесса изготовления прицепов. Сегодня они выросли до руководителей:

**Александр Дмитриевич Кабаков** – руководитель отдела продаж стаж, 19,5 лет;  
**Владимир Николаевич Астафьев** – главный конструктор, стаж более 18 лет;  
**Нина Михайловна Севенард** – начальник ОТК, стаж более 15 лет;  
**Игорь Васильевич Гуляев** – начальник охраны, стаж более 16 лет;  
**Иван Семенович Митусов** – начальник цеха полимерных покрытий, стаж 17,5 лет;  
**Александр Викторович Батин** – зам. начальника отдела снабжения, стаж более 17 лет;  
**Максим Геннадьевич Назаров** – начальник сборочного цеха, стаж 15 лет;  
**Ольга Николаевна Устюжанина** – начальник снабжения, стаж 16,5 лет;  
**Татьяна Викторовна Мурашова** – менеджер региональных продаж, стаж 17 лет;  
**Татьяна Викторовна Шамова** – главный бухгалтер, стаж около 14 лет;  
**Ольга Борисовна Пудовкина** – начальник отдела кадров, стаж около 17 лет.

В производственных подразделениях многие сотрудники работают около 10 лет, но есть и настоящие старожилы:

**Галина Владимировна Кадникова** – цех полимерных покрытий, стаж более 17 лет;  
**Владимир Леонидович Лаптев** – цех полимерных покрытий, стаж 16 лет;  
**Денис Владимирович Кочергин** – цех полимерных покрытий, стаж 14 лет;  
**Наталья Васильевна Васильева** – швейное производство, стаж 15 лет;  
**Светлана Ивановна Иванова** – швейное производство, стаж 16 лет;  
**Дмитрий Вадимович Колебаев** – цех подготовки производства, стаж 18 лет;

**Алексей Владимирович Коновалов** – цех подготовки производства, стаж 13 лет;  
**Наталья Шариповна Шакирова** – сборочный цех, стаж 16 лет;  
**Эльвира Шариповна Хайбуллина** – сборочный цех, стаж 17 лет;  
**Дмитрий Нефедович Кузнецов** – служба главного инженера, стаж 17 лет;  
**Сергей Александрович Власов** – служба главного инженера, стаж 15 лет;  
**Сергей Александрович Кудрявцев** – опытный участок, стаж 13,5 лет;  
**Роман Петрович Никитин** – участок мелких серий, стаж 13 лет;  
**Андрей Петрович Кириллов** – механический участок, стаж, 12 лет;  
**Безвершенко Людмила Алексеевна** – ОТК, стаж 14 лет;  
**Батурина Наталья Ивановна** – отдел снабжение, стаж 17,5 лет.

### РОВЕСНИК

Есть на заводе и ровесники предприятия, которые родились в год когда были основаны «Курганские прицепы». В цехе полимерных покрытий слесарем трудится **Алексей Савитский**. В марте 2019 года ему исполнилось 20 лет.

### ЧИСЛЕННОСТЬ

Самый большой цех подготовки производства. В нём работает примерно около 80 человек. Сборочный цех – около 60 человек, цех полимерных покрытий – 20 человек, участок механической обработки – 16 человек, швейное производство – более 20 человек.

### ГОРДОСТЬ ЗАВОДА

**Александр Юрьевич Константинов** – заместитель Губернатора и директор Департамента промышленности, транспорта, связи и энергетики Курганской области (2014-2018).

**Антон Олегович Захаров** – проработал на нашем предприятии 5,5 лет начальником ФЭС. В данный момент занимает должность зам. руководителя Управления Федеральной Службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору по Курганской области.

**Андрей Иванович Маленков** – работал в должности зам. директора по развитию. В настоящее время кандидат технических наук, доцент кафедры «Технология машино-

строения, металлорежущие станки и инструменты» ФГБОУ ВПО «Курганский государственный университет».

### ЗАСЛУЖЕННЫЕ НАГРАДЫ

**Александр Александрович Тупицын** – генеральный директор. В 2016 году награждён медалью «За доблестный труд»

**Владимир Николаевич Астафьев** – главный конструктор нашего предприятия. Имеет 3 авторских свидетельства на изобретения, награжден медалями. Занесен в энциклопедию «Инженеры Урала» 2012г. В 2013 году благодарственное письмо директора департамента промышленности за участие в конкурсе «Инженер года», 2015 год благодарственное письмо Губернатора Курганской области, 2018 год Почетная грамота Правительства Курганской области.

**Нина Михайловна Севенард** – начальник ОТК. В 2014 году награждена Благодарственным письмом Департамента промышленности, транспорта и энергетики Курганской области за добросовестный труд в развитии машиностроения. В 2018 году – Благодарственным письмом Губернатора Курганской области.

**Иван Семенович Митусов** – начальник цеха полимерных покрытий. В 2016 году награжден Почетной грамотой «Союза машиностроителей Кургана». В 2018 году - Благодарственным письмом директора Департамента промышленности, транспорта и энергетики Курганской области.

**Николай Михайлович Головин** – победитель областного конкурса профмастерства «Конструктор-машиностроитель» 2015 года.

### РАСШИРЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПЛОЩАДЕЙ

В ноябре 2014 года на предприятии «Курганские прицепы» завершилось строительство новой производственной площадки. Напомним, первая свая была забита летом 2013 года. На производственной площадке разместилось сварочное производство и дробемёт. В 2015 году во Владимирской области был образован региональный склад. В настоящее время там осуществляется сборочное производство прицепов для Центрального региона и Поволжья.

# ПРИЦЕП

## НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ



*Сколько существуют «Курганские прицепы», а это ни много ни мало – 20 лет, столько вместе с предприятием растёт и ширится его ассортимент. В первую очередь, это касается модельного ряда транспортных средств.*

*Спросите почему? На рынке появляются всё новые товары, которые требуется перевозить, материалы, из которых выпускается та или иная продукция, соответственно, из этих материалов также можно изготавливать и сами прицепы.*



1. Крепыш / 2003
2. Водник / 2005
3. Тайга Zn / 2018

**А** начиналось всё классически – с обычного грузового прицепа со стандартными габаритами 1,2 м x 1,8 м. Этот размер был тогда одним из самых востребованных в России.

Следующими моделями стали прицепы, которые используются при перевозке снегоходов. Их отличительная особенность – длина. Она гораздо больше, чем у остальных прицепов. Поскольку снегоход сам по себе длинный, и для него нужно вместительное транспортное средство. Так появилась «Тайга». За основу названия был взят одноимённый снегоход российского производства. Размер прицепа также выстраивался под него. Далее начали появляться уже импортные снегоходы, которые были длиннее. И здесь «Курганские прицепы» продолжали шагать в ногу со временем: наладили производство ещё одной

модели – «Тайга Плюс». Длина кузова 3,6 м, ширина – 1,5 м.

Примерно в то же время появился модельный ряд прицепов, предназначенный для перевозок лодок и катеров. Он оказался очень востребован. Особенно в городах Поволжья. Поскольку там большая река, а значит, люди пользуются разными видами плавсредств. Также популярность прицепы приобрели и в Сибири, где протекает много замечательных рек: Лена, Енисей, Ангара. Данный модельный ряд тоже различается по габаритам. И выпускается под разные варианты лодок и катеров. В том числе, для лодок длиной до 7 м.

Затем пришла пора квадроциклов и прицепов для них. Эти устройства для активного отдыха стали очень популярны. А курганцы, в свою очередь, выпустили прицеп, который позволял перевозить квадроциклы – «Универсал».

Сейчас предприятие активно развивает модельный ряд прицепов полной массы – до 3,5 тонн. Данные прицепы относятся к категории O2 и должны иметь тормозную систему.

Развитие и расширение модельного ряда, естественно, зависит от потребностей рынка. Это понимают на «Курганских прицепах». Сейчас, считают на предприятии, закрыты все потребности, которые существуют, то есть выпускаются все типы прицепов, которые могут быть нужны сегодняшним российским автолюбителям.

В настоящее время «Курганские прицепы» нацелены на совершенствование технологий изготовления, производства прицепов. Осуществляются ряд мероприятия, которые позволяют их сделать более надёжными и эффективными, доступными, бережливыми по отношению к грузам, которые перевозятся. Разные производители по-разному подходят к изготовлению конструкции прицепов. На курганском заводе используют продольный лонжерон и поперечины сложной формы, которые позволяют давать высокую надёжность при низком весе самого прицепа, а подвеска обеспечивает высокую плавность хода и тем самым безопасность прицепа в потоке.

Сегодня «Курганские прицепы» не останавливаются на достигнутых верши-

## ГОНОЧНЫЙ БОЛИД ПЕРЕВЕЗЛИ НА КУРГАНСКОМ ПРИЦЕПЕ С ТОРМОЗАМИ



Вот уже на протяжении 5 лет предприятие «Курганские прицепы» сотрудничает со студенческой командой Тюменского индустриального университета NEFTEGAZ Engineering. Основная цель сборной – самостоятельно создать гоночный болид и принять участие в международных соревнованиях Formula Student. Турниры студенческих команд проходят в Европе и Азии. Завод «Курганские прицепы» ежегодно предоставляет тюменцам тормозной спортивный прицеп для доставки болида на различные этапы соревнований в Германии, Италии или Китае.

Отметим, в масштабных соревнованиях принимает участие свыше 100 команд и 3000 человек. География турниров широка: от Китая до Соединённых Штатов Америки. Работу студентов оценивают судьи из ведущих европейских компаний таких, как Audi, BMW, Rolls-Royce, BOSCH, Brunel, Continental, DAIMLER, ETAS, MAGNA, MAHLE, MAN, MathWorks, Opel, PORSCHE, SCHAEFFLER, Volkswagen, SKF, SIEMENS.

Сотрудничество завода со студенческой командой помогает развивать интерес ребят к техническому конструированию, и уже в ВУЗе начинать воплощать свои идеи в жизнь. Все это, в конечном итоге, способствует развитию отечественной инженерной профессии.

нах. Активное развитие получают специализированные прицепы. Например, для перевозки пчёл, перевозки автомобилей, прицеп-платформа для перевозки различного оборудования.