

## Устройство прицепа

### Основные узлы прицепа - рама, дышло, кузов и подвеска.

**Рама** универсальных грузовых прицепов обычно выполняется в виде металлической сварной конструкции, состоящей из двух продольных лонжеронов и двух-четырех поперечин. Прицепы для перевозки техники имеют пространственную раму.

**Дышло** - А-образный или I-образный горизонтальный рычаг, закрепленный на передней стороне рамы прицепа. На дышле находятся **узел сцепки, страховочные тросы, складная подставка** (у некоторых прицепах).

**Узел сцепки** (рис.2) служит для соединения прицепа с тягово-сцепным устройством (фаркопом) автомобиля. Для ТСУ (Тягово-Сцепные Устройство) шарового типа узел сцепки состоит из "чашки", надеваемой на сцепной шар, и запорного механизма, фиксируемого рычагом и удерживающего узел на шаре. Некоторые конструкции узла сцепки имеют индикатор износа и механизм регулировки зазора между "чашкой" и сцепным шаром.

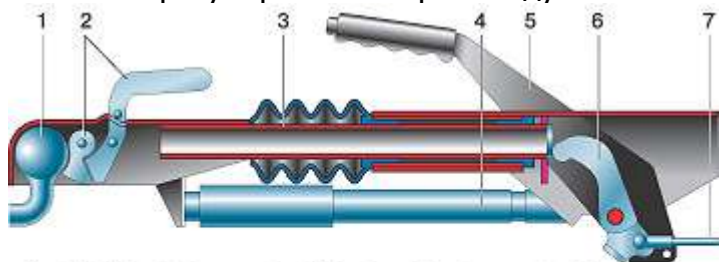


Рис. 2. Узел сцепки и устройство управления тормозами:  
1 — шар ТСУ; 2 — запорный механизм; 3 — поршень; 4 — амортизатор; 5 — рукоятка стояночной тормозной системы; 6 — рычаг привода рабочей тормозной системы; 7 — трос привода тормозов.

**Страховочные тросы (цепи)** предотвращают полное разъединение прицепа и автомобиля в случае расцепления узла сцепки, они фиксируются в специальных страховочных петлях ТСУ.

### Эксплуатация прицепа без тросов (цепей) не допускается.

**Складная подставка** служит для удобства загрузки и разгрузки прицепа, отсоединенного от автомобиля, позволяя удерживать его в горизонтальном положении. Для облегчения стыковки прицепа с ТСУ подставка иногда оснащается небольшим колесом.

**Кузов** у универсальных грузовых прицепов может быть металлическим сварным, сборным оцинкованным, или окрашенным. Существуют также модели с металлическим каркасом и деревянным полом и бортами. Задний борт, а иногда и остальные, может откидываться, облегчая погрузку и разгрузку прицепа. Некоторые модели имеют надставные борта, увеличивающие полезный объем кузова. Универсальный прицеп может быть снабжен съемным прорезиненным тентом, который монтируется на разборном металлическом каркасе.

**Прицепы для перевозки техники** вместо кузова оснащаются специальными, как правило, регулируемыми ложементами (полозьями), на которые укладывается перевозимый груз. Дорогостоящие модели имеют пол и крышу из стеклопластика, а также снабжаются лебедками и опускающейся платформой для удобства погрузки-разгрузки техники.

У **прицепов-автовозов** кузов представляет собой массивную платформу, приспособленную для надежного крепления транспортируемого автомобиля. Такие прицепы оснащаются мощной лебедкой, упорными стойками, препятствующими опусканию платформы при погрузке, и перфорированными трапами, не позволяющими колесам автомобиля скользить.

Кузова **прицепов-дач** и коммерческих прицепов изготавливают из многослойных панелей (так называемых сэндвич-панелей), закрепленных на металлическом каркасе.

Кузов **туристического прицепа** — пластиковый или металлический короб, внутри которого размещается складной палаточный домик.

## Подвеска

Основные узлы прицепа, схематично изображены на фото:



1. Сцепное устройство.
2. Страховочный трос.
3. Возможность запора сцепления прицепа с фаркопом.
4. Сцепное устройство показывает положение запора (открыто+закрыто+износ).
5. Опорное колесо.
6. Передний борт съемный.
7. Возможность производить наклон кузова.
8. Дно кузова из водостойкой фанеры.
9. Крепежные крюки для закрепления крупногабаритного груза.
10. Петли для закрепления груза.
11. Листовые рессоры с амортизаторами.
12. Шина 155 R13 4x100.
13. Компактные, надежные подшипники, не требующие обслуживания.
14. Задний борт съемный.
15. Высота борта кузова 25см.

## Тормоза

Прицепы легковых автомобилей могут оснащаться рабочей тормозной системой (гидравлической инерционного типа), а также аварийными и стояночными тормозами.

Прицепы могут оснащаться следующими видами тормозных систем:

**Рабочая тормозная система** — предназначена для торможения прицепа при буксировке. Она не увязывается с рабочей тормозной системой автомобиля, а вступает в работу в зависимости от нагрузки, действующей на узел сцепки (так называемый тормоз наката инерционного типа). Система состоит из устройства управления (рис. 2), расположенного на узле сцепки, и колесных тормозных механизмов (обычно барабанных). Когда автомобиль тормозит, прицеп начинает "догонять" его, упираясь в узел сцепки. Это усилие через поршень и систему рычагов и тяг приводит в действие колесные тормозные механизмы. Когда торможение автомобиля прекращается, "толкающая" сила на узел сцепки исчезает и тормозные механизмы прекращают работу. Продольные колебания прицепа, способные вызвать срабатывание тормозной системы, гасятся горизонтальным амортизатором. Такая конструкция позволяет передавать на колеса прицепа тормозное усилие, пропорциональное замедлению автомобиля. При движении задним ходом у большинства прицепов требуется принудительно отключать рабочую тормозную систему, однако существуют модели, механика рабочей тормозной системы которых "различает" режим торможения и движения задним ходом.

**Стояночная тормозная система** — предназначена для затормаживания прицепа на стоянке, как вместе с автомобилем, так и отдельно от него. Состоит из рычага стояночного тормоза, аналогичного ручному тормозу автомобиля, который действует на привод рабочей тормозной системы.

**Аварийная тормозная система** — предназначена для аварийного затормаживания прицепа при нарушении сцепки с тягачом. Выполняется в виде дополнительного страховочного троса, включающего привод колесных тормозных механизмов в случае обрыва ТСУ во время движения.

## Ступицы и колеса

Производители оснащают прицепы ступицами собственной конструкции или используют узел, аналогичный ступице легкового автомобиля. Некоторые прицепы позволяют использовать два типа колес. На колеса прицепов монтируются, как правило, камерные шины, для которых установлены нормы остаточной высоты рисунка протектора шин, аналогичные нормам для шин автомобилей-тягачей (соответственно 1,6 мм для легковых автомобилей). **Не допускается установка** на одну ось прицепа диагональных шин вместе с радиальными, а также шин с различным рисунком протектора. Необходимое давление в шинах при разном уровне загрузки прицепа иногда указывается в руководстве по эксплуатации последнего.

## Автомобильный прицеп

**Автомобильный прицеп** – транспортное средство, не способное передвигаться самостоятельно, т.е. не оборудованное двигателем, предназначенное для использования с механическим транспортным средством (автомобиль, трактор, квадроцикл и т.д.).

История прицепа в современном понимании тесно связана с историей автомобиля. Первый прародитель современного автомобиля появился в 1769 году. Это была повозка сконструированная на основе созданной русским механиком И.И.Ползуновым в 1765 году первой паровой автоматической машины. Следующим этапом в эволюции автомобиля было в 1885 году создание Карлом Бенцем самодвижущегося экипажа с бензиновым двигателем. Так со временем автомобили стали способны перевозить все больше полезной нагрузки: пассажиры, грузы. Наверное, именно тогда впервые и пришла идея сцепить автомобиль с прицепом.

Как официальные органы определяют это понятие, изложено в документе «Постановление Правительства Российской Федерации» от 10 сентября 2009 г. N 720, а именно Категория О - прицепы (включая полуприцепы).

Прицеп, как правило, выполняет вспомогательную функцию, облегчая стоящие перед человеком задачи по перевозке грузов самых разнообразных свойств и качеств - от людей или животных до твердых, сыпучих и даже жидких и газообразных грузов, снегоход, квадроцикл, мотоцикл, гидроцикл. Таким образом, с точки зрения эксплуатации, можно рассмотреть два основных направления с точки зрения производства: универсальный автомобильный прицеп и автомобильный прицеп специального назначения.

## Устройство прицепа

В предыдущей статье, мы выяснили, что **прицеп** это транспортное средство, но не автомобиль. Поэтому его устройство значительно проще, чем у автомобиля и в тоже время, сильно на него похоже. Итак, давайте обо всем по порядку - **шасси** состоит из соединенных рамы и оси с подвеской, поставленной на колеса, крепится к тягачу (автомобилю) сцепным устройством, может иметь борта, открытую грузовую площадку или кузов из тента или композитных материалов. Рассмотрим каждый узел в отдельности.

**Рама прицепа** – несущая конструкционная система, к которой крепятся остальные узлы и детали. Различают следующие основные виды рам: лонжеронные, несущее основание, решётчатые (они же трубчатые, пространственные). Изготавливаются, как правило, из оцинкованного или с иной антикоррозийной обработкой металла для долговечности прицепа, методом сварки или соединением на болтах.

**Подвеска прицепа** – система крепления оси к раме, бывает нескольких типов: пружинная, торсионная, независимая, резино-жгутовая, рессорная. Все эти типы подвесок аналогичны таким же подвескам устанавливаемым на автомобили. Тип подвески резино-жгутовой, отвечает всем требованиям к подвеске прицепа, неприхотлива в использовании, долговечна.

**Кузов прицепа** – это элемент, находящийся над рамой, основной функцией которого является оптимизация общей конструкции прицепа для эффективной перевозки грузов. Например, для перевозки жидкостей в качестве кузова используют цистерну, для перевозки длинномерных грузов (трубы, бревна) автомобильными инженерами разработан специальный прицеп – ро-спуск. Для перевозки снегохода, квадроцикла, гидроцикла, лодки или катера так же предусмотрены специальные элементы в конструкции.

**Бортовые прицепы** используются для перевозки самых различных грузов, такой прицеп имеет полное право называться универсальным, т.к. его можно использовать для перевозки снегохода, гидроцикла, строительных материалов, канистр и т.д.

**Фургон** - прицепы с закрытым кузовом, конструкция таких прицепов подразумевает изолированное, от окружающей среды, пространство для перевозки груза, как правило, представляющую некую ценность или способного потерять свои качества при взаимодействии с окружающей средой, например с дождем, снегом или грязью из-под колес. Самые популярные варианты исполнения прицепа фургон – прицеп с тентом, металлический фургон, из цельной конструкции изготовленной из композитных материалов, последние имеют ряд преимуществ, о которых речь пойдет подробнее в следующей статье. В фургоне удобно транспортировать снегоход, квадроцикл, гидроцикл или мотоцикл.

**Сцепное устройство** – устройство, предназначенное для буксировки прицепа транспортным средством (автомобиль, квадроцикл и т.д.) На тягаче устанавливается сцепной шар, диаметром — 50 мм (ГОСТ 28248 предусматривает единственный размер) – Фаркоп. Название фаркоп произошло от немецкого слова «fahren», что в переводе означает «ехать, идти», и «kopf», переводящегося как «голова». На дышле буксируемого прицепа устанавливается ответная сцепная головка. Такая система сцепного устройства применяется для буксировки прицепов весом до 3500 кг. Также тягово-сцепное устройство обеспечивает электрическое соединение электрооборудования тягача с оборудованием буксируемого прицепа (электролебедка, фары, подсветка фургона и т.д.).

**Тормозная система** – система, предназначенная для уменьшения скорости движения и остановки транспортного средства, используется также для удержания транспортного средства от самопроизвольного движения во время покоя. Уменьшение скорости движения необходимо для стабилизации автопоезда при движении на некоторых отрезках дороги накатом. При остановке автопоезда необходимо останавливаться быстро и эффективно, и это возможно только при наличии тормоза. Тормоз во время покоя необходим как для стоянки, так и при погрузочно-разгрузочных работах. Самым распространенным тормозом для автомобильного прицепа является тормоз наката, в полной мере справляющийся с выше описанными задачами.

Световые оптические приборы устанавливаются на прицепы в соответствии с требованиями технического регламента. Для полноты сведений стоит сказать о типе оптики, бывает классическая с ламповым освещением и светодиодные. Последний тип оптики лучше всего подходит для лодочный прицепов, для перевозки катеров, яхт, так как приходится погружать оптику в воду. Светодиодное решение хорошо применять и на туристических и внедорожных прицепах, так как диоды нетребовательны к тряске и ударам.

## Типы прицепов, классификация прицепов

Современный автопромышленный комплекс производит огромное количество разнообразных прицепов, поэтому давайте сразу договоримся – в этой статье речь пойдет только о прицепе для легкового автомобиля.

В первую очередь стоит рассмотреть классификацию, как это делает технический регламент Российской Федерации

Категория О — Прицепы (полуприцепы) к легковым и грузовым автомобилям, мотоциклам, мотороллерам и квадроциклам, в том числе:

Категория О1 — максимальная масса не более 0,75 тонн.

Категория О2 — максимальная масса свыше 0,75 тонн, но не более 3,5 тонн.

Категория О3 — максимальная масса свыше 3,5 тонн, но не более 10 тонн.

Категория О4 — максимальная масса более 10 тонн.

Нас интересуют категория О1 и категория О2, можно отсюда перейти к первой и нашей основной классификации – прицепы для легкового автомобиля бывают двух типов:

**Прицеп весом до 750 кг (О1)** - прицеп, масса которого находится в диапазоне между 0,75 тонны и 3,5 тонны (О2).

В зависимости от той категории, к которой относится автомобильный прицеп, можно выделить:

- прицеп оснащенный тормозной системой;
- прицеп без тормозной системы.

Несколько слов о тормозах. Для прицепов, попадающих в категорию О2, тормозная система является обязательным элементом их конструкции. Бывают тормоза с механическим приводом (тормоз наката), гидравлическим и электрическим.

По количеству осей, входящих в конструкцию, подразделяются на три основные группы: двухосевая группа носит название **тандем**, трехосная группа - **трехосная тележка**, одиночную ось считают группой из одной оси. Количество осей в прицепе определяет свойство прицепа, например две или три оси обеспечивают большую грузоподъемность, устойчивость прицепа, но отрицательно сказывается на поворачиваемости и управляемости, накладывая особенности на вождения таким автопоездом.

## Типы автоприцепов в зависимости от цели применения и назначения

**Универсальный автомобильный прицеп** – прицеп, конструкция которого предусматривает возможность перевозить максимально разнообразные грузы. Такие прицепы у покупателей пользуются большой популярностью и имеют массовый характер производства. Как правило, представляют собой грузовую платформу с установленными на нее съемными бортами, иногда дополняет конструкцию возможность использовать тент.

**Автомобильный прицеп специального назначения** – прицеп, в конструкцию которого заложена возможность перевозить груз особого характера. Например, цистерна установленная на раму прицепа позволит Вам перевозить жидкости, самосвальный кузов необходим для перевозки сыпучих грузов, для гидроцикла, лодки кателря или яхты потребуются специальные ролики и ложемент.

**Прицеп для гидроцикла.** Что отличает его от любого другого прицепа, скажем от прицепа для квадроцикла или снегохода? Прежде всего, конструкция такого прицепа предусматривает элементы для облегчения погрузки и выгрузки гидроцикла из (в) прицеп, для этого он оборудован лебедкой (электрической или механической), специальными направляющими для перевозки (ложемент), не повреждающее днище гидроцикла; для такого прицепа обязательной будет гидроизоляция всех токопроводящих элементов; грузоподъемность должна соответствовать среднему весу гидроцикла, а лучше самой максимально возможной массе предполагаемо-

го к перевозке типа гидроцикла, это очень полезно, так как никогда не знаешь наперед, какой захочется купить гидроцикл следующим.

**Прицеп для снегохода.** Погрузка снегохода в прицеп будет гораздо проще и быстрее, если он оборудован специальными аппаратами, при такой удобной системе можно даже заехать «своим ходом», можно затянуть снегоход при помощи лебедки. У такого прицепа есть удобная и главное соответствующая правилам фиксация снегохода в кузове прицепа система крепежей. Выезд снегохода из прицепа обычно происходит «своим ходом», поэтому изначально для такой задачи, закладывается конструкционная особенность прицепа для снегохода. Хорошо продуманная система аппарелей позволяет не только комфортно и удобно, а главное безопасно перевозить снегоход, но и увеличит ресурс, как самого прицепа, так и продлит работу некоторых узлов снегохода.

**Прицеп для перевозки мотоцикла.** Такой прицеп должен быть оснащен приспособлением для фиксации мотоцикла в вертикальном положении, как правило, жестко фиксируют переднее колесо мотоцикла, иногда предусмотрено такое устройства и для заднего колеса. Для погрузки и выгрузки мотоцикла в прицеп необходимы аппарели, но они, в отличие от прицепа для снегохода или квадроцикла, более простой конструкции, так как погрузка и выгрузка может осуществляться вручную. Важно, чтобы при перевозке двух мотоциклов, была возможность разместить их в кузове прицепа, не нарушая центра тяжести.

**Прицеп для квадроцикла.** Такой прицеп похож на прицеп для перевозки снегохода или мотоцикла. Для погрузки и выгрузки квадроцикла из (в) прицепа, его конструкция должна подразумевать соответствующие аппарели, способные выдержать вес квадроцикла; иногда оснащается лебедкой для затягивания квадроцикла при погрузке. Поскольку квадроциклы бывают достаточно широкими и высокими важно обращать внимание на соответствие внутренних габаритов фургона и квадроцикла.

**Прицеп для внедорожного туризма или туристический прицеп.** По опыту, можно сказать, что такие прицепы любят использовать путешественники, охотники, рыбаки. Исходя из этого, в конструкцию заложена более прочная основа кузова и рамы; подвеска прицепа для туризма имеет отличную от большинства прицепов, способную выдержать езду по ухабам и ямам, преодоление водных преград. Увеличенный дорожный просвет и колесная база соответствующая базе автомобиля – отличительные черты внедорожного прицепа (туристический прицеп).

**Прицеп для перевозки автомобиля, автоэвакуатор.** Прицеп, как видно из названия предназначен для перевозки автомобиля, конструкция его шасси состоит из двух осей – тандем и более прочной рамы, способной принять массу автомобиля; оснащается более мощной лебедкой пологими аппаратами для удобства погрузки и разгрузки автомобиля, более прочную чем для снегохода, квадроцикла, гидроцикла; обязательным, исходя из веса автомобиля (более 750 кг.), будет наличие тормозной системы, надежная система крепления автомобиля к прицепу.

## Как выбрать прицеп

Если перед Вами встал вопрос правильного выбора легкового прицепа, то Вы уже счастливый обладатель автомобиля, и не простого, а с фаркопом! Поздравляем! Постараемся Вам помочь сделать этот выбор разумно, что бы настроение Ваше стало еще лучше.

В первую очередь Вам необходимо определиться со следующими показателями:

- характеристики перевозимого груза – вес, ширина, длина, высота;
- свойства груза – строительный материал, сыпучий груз, сено и т.д. предполагают определенные требования к транспортировке, погрузке, к типу кузова;
- обстоятельства, при которых будет использован прицеп – погодные условия, время года, важны и расстояния, характер дорожного покрытия, иногда и его отсутствие.

Советуем выписать на бумагу предполагаемые показатели для простоты ориентации во всевозможных типах и модификациях прицепов. Например если Вы планируете транспортировать снегоход, квадроцикл, гидроцикл, мотоцикл, посмотрите эти характеристики указанные в паспорте производителем транспортного средства (снегоход, квадроцикл, гидроцикл).

Определите максимальную полезную нагрузку прицепа исходя из, выше приведенных, характеристик. Примечание: Максимальной массой, которую необходимо учитывать при классификации полуприцепа или прицепа с центральной осью, является масса, соответствующая статической вертикальной нагрузке, передаваемой на опорную поверхность полуприцепом или прицепом с центральной осью, несущим максимальную нагрузку, при наличии соединения с буксирующим транспортным средством. ([http://www.infosait.ru/Pages\\_gost/3413.htm](http://www.infosait.ru/Pages_gost/3413.htm)). Это необходимо, что бы определить:

- 1) какой тип Вам необходим (до 750 кг или 750-3500кг), имейте в виду, что прицеп тяжелее 750 кг иногда, но не всегда предполагает наличие дополнительной категории водительского удостоверения (подробнее см в Статье №7);
- 2) важно учесть полученный Вами результат в следующем правиле - при движении в автопоезде, вес прицепа не должен превышать веса автомобиля, в противном случае обязательно наличие тормозной системы и прав категории BE.

Важно также уделить внимание конструкции автоприцепа, понять насколько она удовлетворяет Вашим потребностям. Сможете ли Вы самостоятельно осуществить погрузку и выгрузку снегохода или квадроцикла, гидроцикла, понадобятся ли вам дополнительные приспособления, насколько это безопасно и удобно? Иногда для погрузки мототехники – снегохода или квадроцикла приходится использовать естественный ландшафт – заезжать с пригорка или сугроба. Это происходит из-за несоответствия назначения прицепа и его использования, например отсутствие аппарелей. Такая практика часто приводит к травмам и повреждению, как прицепа, так и мототехники. Поэтому рекомендуется выбирать более универсальные прицепы с широким спектром применения.

### **Как правильно перевозить груз, осуществлять погрузку/разгрузку, как зафиксировать груз в прицепе**

Будем последовательны, рассмотрим, прежде всего, как правильно осуществить погрузку. Обратите внимание на характеристики Вашего прицепа, которые указал его производитель - соблюдайте рекомендации по массе и габаритам груза. Перед погрузкой необходимо поставить прицеп на стояночный тормоз (если есть); опустить опорную ногу позади оси (если есть), чтобы избежать опрокидывания прицепа; установить противооткатный каблук. Используйте предусмотренные заводом изготовителем вспомогательные устройства: аппарели, трап, лебедка. Размещайте груз по центру тяжести, для равномерного распределения веса. При перевозке сборных грузов, старайтесь самые тяжелые предметы разместить снизу, т.к. низкий центр тяжести – самый оптимальный вариант компоновки и конструкций автотранспортного средства. Важно, прочно зафиксировать поклажу, для избежания продольного и поперечного смещения в кузове прицепа. Это удобно делать с помощью ремней для крепления с натяжным устройством.

Как регламентируют перевозку груза правила дорожного движения:

Пункт 23. Перевозка грузов

- 23.1. Масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства.
- 23.2. Перед началом и во время движения водитель обязан контролировать размещение, крепление и состояние груза во избежание его падения, создания помех для движения.
- 23.3. Перевозка груза допускается при условии, что он:
  - не ограничивает водителю обзор;
  - не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;

- не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой; не создает шум, не пылит, не загрязняет дорогу и окружающую среду.

Если состояние и размещение груза не удовлетворяют указанным требованиям, водитель обязан принять меры к устранению нарушений перечисленных правил перевозки либо прекратить дальнейшее движение.

23.4. Груз, выступающий за габариты транспортного средства спереди и сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательными знаками «Крупногабаритный груз», а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, спереди — фонарем или световозвращателем белого цвета, сзади — фонарем или световозвращателем красного цвета.

23.5. Перевозка тяжеловесных и опасных грузов, движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без него превышают по ширине 2,55 м (2,6 м — для рефрижераторов и изотермических кузовов), по высоте 4 м от поверхности проезжей части, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение транспортного средства с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами. (<http://zakonbase.ru/content/part/456710>).

Разгружая прицеп, необходимо зафиксировать его в неподвижном состоянии прицеп (см. о загрузке), следовать рекомендациям в инструкции к прицепу и мототехнике, если Вы перевозите снегоход, гидроцикл или квадроцикл.

## **Правила эксплуатации прицепа для легкового автомобиля**

Правильное обслуживание прицепа так же важно, как и уход за автомобилем. Необходимо следить за тем, что бы была смазана система сцепления прицепа с автомобилем, дабы избежать повышенного трения шара фаркопа с замком сцепного устройства. Важно следить за тормозной системой – проверять натяжение элементов. Проверять давление в шинах автоприцепа необходимо по той же причине что и у автомобиля. Не пренебрегайте рекомендациями производителя, следите за всеми узлами и деталями автомобильного прицепа. Своевременный и качественный уход за прицепом позволит продлить срок его службы!

## **Водительское удостоверение**

Рано или поздно перед водителем встает вопрос о замене водительского удостоверения. Причиной тому может быть истечение срока годности или открытие новой категории. Напомним водителю необходимо иметь категорию BE, если он планирует управлять автомобилем категории B, сцепленный с прицепом, разрешенная масса которого превышает 750 кг и превышает вес автомобиля без нагрузки, а также автомобилем категории B, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, а общая разрешенная максимальная масса такого состава превышает 3500 кг. (<http://www.gibdd.ru/gosuslugi/reg/exm/>). Во всех остальных случаях автомобилистам достаточно обладать только одной категорией прав –«B». Рассмотрим пример: снаряженный вес прицепа 900 кг., вес автомобиля 2000 кг. – права категории «BE» НЕ НУЖНЫ! Достаточно категории B, так как общая масса такого автопоезда меньше 3500 кг, главное что бы прицеп был оснащен тормозной системой!

## **Страхование прицепа**

Страхование прицепа для легкового автомобиля не является обязательным, страховать можно только на добровольной основе.

## **Регистрация автоприцепа**

Регистрация прицепа происходит так же, как и автомобиля, владельцу необходимо поставит его на учет и получить государственный номер (<http://www.gibdd.ru/gosuslugi/reg/reg/>).



## **Технический осмотр**

Тех осмотр для прицепа весом до 3500 кг не предусмотрен. В Законе о техосмотре есть специальный пункт, касающийся прицепов: Прицепы к транспортным средствам, принадлежащие физическим лицам и имеющие разрешенную максимальную массу до трех тонн пятисот килограмм, не подлежат техническому осмотру с 1 января 2012 года.