

АВТОПАК

№6 2001

AVTOTRUCK

Японская
«сороконожка»

«ЯАЗ-210»:
последний
ярославский
медведь

Лестница
в небо

Отстаиваем
свои права:
закон и человек



ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

FRAM - первый среди фильтров

4000 наименований фильтров всех типов
для грузовых автомобилей и спецтехники со склада в Москве.
Оригинальное качество. Специальные цены для Российских потребителей.



Масляные фильтры FRAM
для работы в экстремальных
условиях.



Увеличьте ресурс двигателя!



Воздушные фильтры FRAM
Обеспечивают безупречную
очистку в условиях повышенной
пыльности.



Облегчите дыхание автомобиля!



Топливные фильтры FRAM
помогут хорошему двигателю
работать на "нашем" топливе.



**Качественное питание
- залог здоровья!**



Фильтры системы охлаждения,
гидравлические, трансмиссионные
и другие фильтры повысят
надежность и эффективность
работы всех систем и агрегатов.



Продлите жизнь автомобиля!

ABG
ADAMS
ALLIS-CHALMERS
ATLAS
AUSTIN WESTERN
AVIA
BAUER
BENFORD
BENFRA
BOBCAT
BOMAG
BROS
CASE
CATERPILLAR
CLARK
DAEWOO
DAF
DAIMLER BENZ
DEMAG
DETROIT DIESEL
DEUTZ
DODGE
FAUN
FENDT
FIAT
FODEN
FORD
FURUKAWA
HANOMAG
HINO
HITACHI
HYMAC
IASA
ISUZU
IVECO
J.C.B.
JOHN DEER
KATO
KOMATSU
KRUPP
KUBOTA
KOHLER
LIEBHERR
MAGIRUS
M.A.N.
MITSUBISHI
NEW HOLLAND
NISSAN
RENAULT
SCANIA
SISU
TOYOTA
VOLVO
WIRTGEN ...
и многие другие

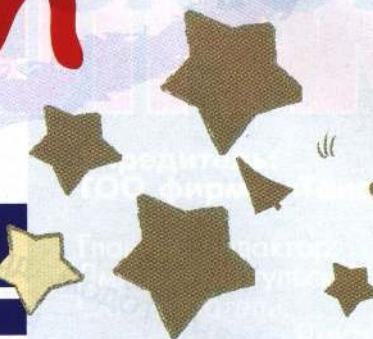
Корпоративный Склад Автозапчастей (КСА)

приглашает к сотрудничеству автотранспортные и авторемонтные предприятия,
снабженческие и эксплуатационные организации, всех заинтересованных лиц.
Каталоги и ценовые листы Вы можете получить в нашем офисе.

129336 г.Москва, ул. Таймырская, д.1
тел./факс (095) 475-00-10, 457-00-25, 475-00-50, e-mail: filter@online.ru

www.ksa.ru

С НОВЫМ ГОДОМ, ДРУЗЬЯ!



Ну-с, любезные, вздрогнули! Хоть и с небольшим опозданием, но совершенно искренне, мы поздравляем вас с Новым годом. Не хочется говорить о плохом. Но оглядываясь на год минувший, вынуждены подметить, что первые 365 дней XXI века больше походили на какой-то голливудский ужастик. Нет, скорее, на кровавый боевик. Было все: потоп в Ленске, взвинчивание цен на коммунальные услуги, «Курск» весь год хорошили... В эту же обойму можно засунуть события 11 сентября. В общем, много катастроф было. Но на самом деле, не хочется омрачать еще праздничное настроение жуткими воспоминаниями. Оставим их в году прошлом.

Есть замечательный тост: «Пусть новый год будет лучше старого!» В нем нет ничего оригинального, скорее, напротив, — он уже слишком приевшийся. Но по своей сути он самый правильный. Надеемся, что 2002 год будет лучше 2001-го. Суждено ли сбыться этим надеждам — покажет время.

...Одни «Автотрак» любят (их, спасибо Богу, большинство). Другие, — мягко говоря, недолюблюют. Недолюбливают по разным причинам, но главная — мы пишем правду, которая не всегда и не всем приятна. Многие редактора журналов и газет при каждом удобном случае воят что их душит цензура, что свободы слова в России нет. Чушь собачья. Просто не все могут и хотят

писать правду. Гораздо легче и выгоднее заниматься лизожопством, петь дифирамбы всяким олигархам и чиновникам, нежели доносить до читателя правду.

За минувший год наш журнал добился огромных успехов. Возросший интерес свидетельствует о том, что проделываемая нами работа находит своих потребителей. С нами стали считаться. Нас побаиваются конкуренты... Оно и не удивлено, ведь мы единственный журнал для дальнобойщиков, который от корки до корки делают дальнобойщики. Темы для публикаций мы берем не с потолка, как

это делают многие. Нам их подсказывает сама водительская жизнь.

Но останавливаться на достигнутом мы не намерены... Обещаем, что каждый свежий номер «Автотрака» будет интереснее, да чего уж там — еще интереснее предыдущего. Словом, вы не разочаруетесь. Позвольте еще раз вас поздравить с наступившим Новым, 2002 годом, пожелать вам крепкого здоровья, удачи и хороших дорог.

С уважением, коллектив журнала «Автотрак»



В номере

6/2001:

- С Новым годом, друзья!
- Новости
- Хроника беспредела
- К вопросу о санпаспортах
- Особенности национальной бюрократии
- Комментарий к одному письму
- Французский талисман
- Изящный альянс
- Место встречи изменить нельзя-2
- Японская «сороконожка»
- Новости
- Внимание: конкурс!
- КамАЗ для армии
- Проверено временем
- Новости
- В темпе 100 по пустыне
- Грузовик на скорую руку
- Маленький гигант большого класса
- Синдром дальтоника
- «ЯАЗ-210»: последний ярославский медведь
- Caterpillar
- Новости
- Лестница в небо
- Подписка
- Продаю
- Анекдоты

1	от редакции
4	новости
6	закон и человек
8	закон и человек
10	закон и человек
13	закон и человек
16	новинка
18	новинка
21	стрелка
22	фоторепортаж
26	новости
29	конкурс
30	между делом
34	техника
36	новости
38	репортаж
40	спорт
42	легкий вес
46	перекресток
48	архив
52	техника
54	новости
56	ноль один
60	подписка
62	объявления
64	юмор

АВТОТРАК

Учредитель:
ТОО фирма «Таис»

Главный редактор:
Дмитрий Жигульский
Обозреватели:

Дмитрий Зленко
Александр Новиков
Александр Евдокимов

Корреспонденты:

Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Инна Валентик

Распространение:

Лариса Золотова

Адрес для писем: 119633 Москва, а/я
117, «Автотрак»

E-mail: Autotruck@cityline.ru

Телефон: (095) 796-8384

Телефакс: (095) 732-6460

Рекламный отдел: (095) 722-2271

Распространение: (095) 755-0342

Оптовые распространители:

«ДМ-Пресс» 231-12-24

«Медиа группа Логос» 974-21-31

Торговый дом «Март Медиа» 333-85-46

«ПРЕССА» 434-10-67

Изд-во «КОЛЕСО» 286-35-18

Изд-во «Алфамер Паблисинг», Санкт-Петербург, (812) 275-33-27.

Межрегиональный профессиональный
Союз водителей-профессионалов
283-08-54.

«Термо-Кинг-Стик», Екатеринбург,
(3432) 49-76-34.

«Тюмень ТК», Тюмень, (3452) 42-54-49.

«Эридан», Челябинск, (3512) 33-82-34.

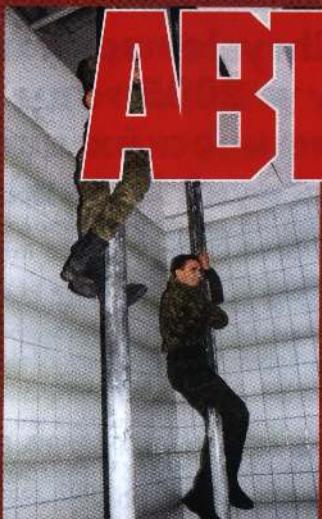
«Азбука», Челябинск, (3512) 33-48-83.

Журнал зарегистрирован в Комитете РФ
по печати: свидетельство №77-3368 от
10.05.2000

Тираж: 9000 экз.

Перепечатка материалов,
представленных в журнале «Автотрак»,
допускается только с разрешения
редакции.

Журнал не несет ответственности
за содержание рекламных
объявлений.

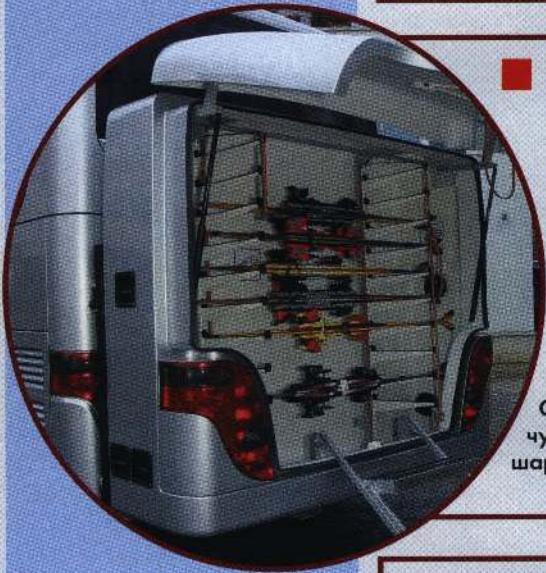


■ DaimlerChrysler заключила контракт на поставку к 2005 году 800 туристических автобусов в Саудовскую Аравию

За всю историю фирмы это самый крупный заказ автобусов для рынка Среднего Востока. Получатель – фирма TASECO (Tamimi & Saihati Transport Corporation), один из крупнейших автобусных операторов Саудовской Аравии.

Выпуск машин будет осуществляться в Бразилии. Шасси серии O500M 1725L с 245-сильным дизелем, пневмоподвеской и автоматической КПП ZF собирается на заводе DaimlerChrysler в Сан-Бернардо (San Bernardo). Производством и установкой кузовов, вмещающих 51 пассажира, займется специализированная бразильская фирма Marcopolo Buses.

Одно из основных назначений закупленных автобусов – обслуживание паломников, совершающих ежегодный хадж в Мекку и Медину. Первая партия машин будет поставлена и запущена в эксплуатацию к февралю 2002 года, то есть к началу очередного сезона паломничества.



■ В разгар лыжного сезона компания Setra представила интересный аксессуар для своего флагманского туристического автобуса TopClass 400

Это оригинальный навесной бокс, в котором на специальных креплениях можно разместить до 50 пар лыж. Такое решение должны по достоинству оценить те, кто, отправляясь в автобусе на зимний курорт, теперь могут взять в поездку собственные лыжи, а не брать их, скажем, напрокат в месте отдыха. Сама конструкция органично вписана в дизайн автобуса и не выглядит чужеродным элементом. При необходимости бокс легко поворачивается на шарнире, открывая доступ к двигателю.

■ Mercedes-Benz продолжает внедрять на свои грузовики новые электронные системы

Так, с декабря прошлого года на тягаче Actros впервые начали устанавливать противозаносную систему Telligent Stability Control, аналогичную той, которая применяется на легковых моделях концерна. Электроника постоянно учитывает угол рыскания, боковые ускорения, угол поворота руля, скорость и давление в тормозной системе. На основе этих данных рассчитывается идеальная траектория движения, при отклонении от которой система уменьшает обороты двигателя и одновременно подтормаживает одним или несколькими колесами, препятствуя заносу или «складыванию» автопоезда.

Кроме противозаносной системы, с января 2002 года для моделей Atego и Actros можно заказывать новую навигационную систему Sound APS 30, для которой уже предлагаются дорожные карты 13 стран Европы. Теперь водителю необязательно отвлекаться на ходу от дороги, чтобы посмотреть, куда показывает стрелка на экране навигатора, так как система имеет дополнительное голосовое оповещение, для чего используется бортовая аудиосистема грузовика. Через CD-проигрыватель той же аудиосистемы теперь загружаются и карты местности, записанные на компакт-диск. Вместе с этим новый навигатор имеет несколько автоматизированных режимов: самонастройка на местные радиостанции, расчет путей объезда пробок или других препятствий, отключение музыки при звонке телефона или голосовом оповещении о предстоящей смене направления.

■ С конвейера самого крупного завода DaimlerChrysler по производству мало-тоннажных автомобилей в Дюссельдорфе 27 ноября сошел юбилейный автомобиль Sprinter 313 CDI, который стал 750-тысячным автомобилем в модельном ряду Sprinter

Успешная история Sprinter началась в 1995 году, когда автомобиль был введен на рынок, за короткое время превратившись в лидера в своем сегменте малотоннажников. В 2001 году выпущено 140 тыс. автомобилей Sprinter.

С 1996 года для латиноамериканского рынка Sprinter выпускается также в Аргентине, где произведено 60 тыс. единиц. В США выпуск автомобилей Sprinter под маркой Freightliner начало дочернее предприятие концерна DaimlerChrysler Vans LLC неподалеку от Шарлотт (штат Северная Каролина).



■ На Украине начали собирать микроавтобусы Iveco

На Украине возобновилась сборка микроавтобусов IVECO TurboDaily на предприятии «IVECO-Мотор Сич.» (Запорожье).

По словам представителей завода, в Запорожье будут собирать микроавтобусы, фургоны различных модификаций. Объем производства на первом этапе составит 2 – 3 автомобиля в день. Но планы IVECO на этом не ограничиваются.

Предприятие рассчитывает выйти на уровень 7 – 8 тыс. авто в год. И собирать не только легкие автомобили, но и тягачи EuroTech Cursor.



■ Фургоны Mercedes продаются в США под маркой Freightliner

Концерн DaimlerChrysler приступает к массированному продвижению на рынке Северной Америки полноразмерных фургонов марки Mercedes: 90 американских дилеров Dodge начнут продажи фургонов Mercedes Sprinter под маркой Freightliner. Этим решением руководство концерна пытается решить две проблемы сразу. Первая – это продвижение коммерческих автомобилей Mercedes в США, а вторая – пополнение модельного ряда Dodge современными фургонами.

Новый автомобиль будет стоить порядка 26 300 долларов, что почти на 10 процентов больше, чем ближайшие конкуренты. Тем самым руководство DaimlerChrysler пытается избежать ухудшения имиджа Mercedes из-за продажи этих автомобилей под другой торговой маркой. Но, как отмечают представители DaimlerChrysler, за эти деньги покупатель получает современный автомобиль с независимой передней подвеской, а также пятискоростной КПП, управляемой с помощью электроники. Помимо этого, автомобиль оснащается современным пятицилиндровым дизельным двигателем Mercedes с прямым впрыском топлива.

Отметим, что в Америке Sprinter будет предлагаться в трех версиях с различной колесной базой, а также с двумя различными по высоте видами кузова. Кроме того, концерн DaimlerChrysler планирует продавать в США и фургон Vito, но лишь с 2004 года, после того, как эта модель получит небольшой рестайлинг.

Еще одной важной новостью является то, что концерн DC планируется построить в США новый завод, который и будет выпускать фургоны Vito и Sprinter для рынка Северной Америки. В строительство этого завода DaimlerChrysler планирует вложить порядка одного миллиарда долларов. Сейчас уже идет поиск подходящего участка для предприятия, которое будет выпускать до 120 000 автомобилей в год.

ХРОНИКА БЕСПРЕДЕЛА, или Что следит за нами наших публикаций

А. Кочетов

В четвертом номере нашего журнала за 2001 г., была опубликована статья «Проверка на дорогах». В ней мы рассказывали об одном ДТП, произошедшем почти год назад, в феврале 2001 г., на МКАД в районе Дмитровского шоссе. Кто не читал статью, расскажу в двух словах суть дела.

В 5 утра а/м «авиа» двигалась по второй полосе МКАД (не считая полосу разгона и торможения) со скоростью примерно 50 км/ч. Неожиданно справа под углом примерно 70 градусов к проезжей части на

МКАД выехала снегоуборочная машина и остановилась в 10 м от «авиа». Произошло столкновение. Водитель «авиа» получил телесные повреждения разной степени тяжести. Прибывший на место сотрудник ГИБДД отказался вызывать пострадавшему «скорую помощь». Позже в травмпункте водителю «авиа» была оказана первая помощь, на руку был наложен гипс.

На следующий день водитель «авиа» был признан виновным в данном ДТП. На жалобу, поданную в отношении вынесенного постановления, была дана формальная отписка.

Четвертый номер нашего журнала с указанной статьей был направлен в Главное Управление ГИБДД РФ непосредственно господину Федорову. В результате по поручению ГУ ГИБДД была назначена служебная проверка по данному ДТП. Сотрудники спецполка на МКАД, которым и было поручено провести проверку, пригласили для участия в ней и нас, представителей профсоюза. Не буду вдаваться во все подробности данного мероприятия. Скажу одно: я и мои коллеги получили массу удовольствия. Были получены объяснения с семи (!!!) человек, которые видели водителя «авиа» после ДТП и утверждали, что на руку водителя «авиа» был наложен гипс, лицо было в ссадинах и порезах и даже на лобовом стекле злополучной «авиа» имелись следы крови. Кроме того, были получены объяснения с водителем снегоуборочной машины, который утверждал, что двигался по МКАД по первой полосе и что после того, как он затормозил, его занесло справа налево. Были сделаны многочисленные фотографии «авиа» и «золотой ручки». Путем нехитрых математических вычислений было установлено, что снегоуборочная машина выехала на вторую полосу МКАД под углом 68 – 72 градуса и заняла, как минимум, три (!!!) полосы МКАД, не оставив никаких шансов водителю «авиа». И что бы вы думали?

Все оказалось очень хорошо. Даже очень. Начальник группы админи-



стративной практики на слова водителя «авиа», сообщившего: «...когда я увидел перед собой снегоуборочную машину, я ударил по тормозам. Когда понял, что остановиться не успею, я закинул ноги на переднее сиденье», ответил: «Ага, значит, ты не принял все возможные меры, для того чтобы избежать ДТП!». Господа, он видел фотографии той «авиа», где между рулем и водительским сиденьем палец просунуть невозможно. Если бы водитель не закинул ноги на седуху, вопрос об отказе в вызове «скорой помощи» не стоял бы в принципе. Водителя «авиа» из машины вырезали бы автогеном сотрудники Службы спасения, а если бы он впоследствии захотел иметь детей, то для этого бы у него был только один путь – усыновить кого-нибудь.

Однако через два дня общения статус-кво был восстановлен. Еще через неделю катания машинок по столу и восстановления динамики ДТП представители ГИБДД отказываются от проведения автотехнической экспертизы, несмотря на то что мы были готовы оплатить ее проведение, потому что: «Тут и так все ясно». Сотрудники ГИБДД соглашаются, что с водителя «авиа» необходимо снять все обвинения в нарушении ПДД. Все, победа была близка. Но...

31.10.01 нас пригласили в то же ГИБДД для ознакомления с решением по проведенной проверке. И все перевернулось с ног на голову.

Командир спецполка на МКАД Назаренко, которого в течение двух недель проверки мы не видели и не знали, совершенно авторитетно нам заявил, что в ходе проведенной проверки факты, изложенные в статье, не подтвердились. Кроме того, господин сообщил: «Мне понятна ваша цель, вы хотите, чтобы половину сотрудников уволили и признали виновным водителя снегоуборочной машины, а вашего сделали невиновным». Все были просто поражены такой проницательностью господина Назаренко. Мы действительно хотим

поувольнять, но только не половину, а всех сотрудников ГИБДД, которые, прикрываясь интересами службы, улучшают свое материальное положение. Всех сотрудников ГИБДД, которые не только вопреки законам, но и вопреки элементарным нормам морали и нравственности отказывают окровавленному человеку, пострадавшему в ДТП, в вызове «скорой». Всех тех, для кого «честь» мундира важнее истины и которые готовы любыми путями прикрывать своих подчиненных, уличенных в некомпетентности, халатности, в намеренном нарушении законов.

Мы действительно этого хотим, но, к сожалению, не можем.

После господин Назаренко стал обвинять водителя «авиа» во всех тяжких. Наши попытки перевести разговор из плоскости обвинений во всем и вся водителя «авиушки» в плоскость выяснения истины по делу господином Назаренко были восприняты неадекватно. В частности, дословно, им было заявлено: «Я скажу вам сейчас не для протокола. Я вас помню. Я помню, как вы, там возле высотки, на ул. Сахарова, водителей призывают к противоправным действиям. И я помню тех женщин, которые продали по две, три квартиры, которые живут неизвестно где, у которых якобы отбирают источник дохода, которые там... на каких машинах они приезжали, я тоже помню» (Назаренко имел в виду митинг 4 апреля 1998 г., когда московские водители выступили против введения пропусков в МОЖД). По всей видимости, Назаренко спит и видит, чтобы все грузоперевозчики ездили на раздолбаных ЗиЛах, а из малолитражек использовали исключительно чудовища российского автопрома. После чего мы были вынуждены покинуть этот циркшапито в связи с бесполезностью дальнейшего общения.

Что еще хотелось бы отметить. Общение с сотрудниками ГИБДД, занимавшимися проведением вышеуказанной проверки, доставило нам

немало удовольствия. Когда мы в течение двух недель занимались разбором ДТП, мы понимали друг друга с полуслова. Мы вместе отщелкали четыре фотопленки машин участников ДТП со всех возможных ракурсов. Мы облизали и обмерили обе машины. Мы экспериментировали, пытаясь понять, как деформировался и рвался кузов «авиа» в момент столкновения. Мы составляли масштабные схемы ДТП, мы вычисляли углы столкновения, мы катали машинки по столу. Мы спорили, не соглашались с доводами оппонентов, спорили снова, приводили и опровергали различные аргументы и предположения. Мы приезжали в ГИБДД с утра как на работу, а уезжали зачастую после 10 вечера. Мы работали и получали от этого удовольствие. У нас сложилось очень хорошее мнение о сотрудниках спецполка и 3-го батальона спецполка на МКАД, которые работали вместе с нами. Мне было горько видеть их, когда они сидели, потупив глаза в пол, в кабинете у своего начальника господина Назаренко, а он выдавал свои перлы и защищал честь мундира вопреки интересам службы. Хотя, может, интересами службы и являются те самые корпоративные интересы, которые сотрудники правоохранительных органов пытаются отстоять всеми правдами и неправдами, зачастую плюя на закон, который призваны защищать.

16.11.2001 г. мы получили официальный ответ из ГИБДД Москвы, где указано, что факты, приведенные в статье, не подтвердились. Ответ подписан начальником ГУ ГИБДД Москвы Казанцевым. В связи с тем что ответ, полученный нами, противоречит материалам, собранным в ходе проверки, мы подали в Тверской межмуниципальный суд Москвы жалобу на неправомерные действия должностного лица, то бишь господина Казанцева. Посмотрим, чем все это безобразие закончится в суде.

К вопросу о санпаспортах

А. Кочетов

В пятом номере нашего журнала за этот год была опубликована статья «Санпаспорта». В ней поднимались вопросы наличия санитарных паспортов на различные виды грузовиков, а также ответственности за их отсутствие. Кроме того, в данной статье была приведена информация о действующей на территории города Москвы интересной организации НП «Содействие в защите прав граждан в процессе изготовления, реализации продукции, работ и услуг» (НП СГРиУ). Сотрудники этой организации, прикрываясь корочками общественных транспортных инспекторов и внештатных сотрудников Госсанэпиднадзора, занимались проверкой санитарных паспортов и личных медицинских книжек водителей грузовиков около продовольственных супермаркетов. В случае отсутствия подобных документов выписывался «акт» на официальном бланке, и водитель приглашался на «беседу». Во время «беседы» ему заявлялось, что за отсутствие санпаспорта (личной

мед книжки) водителю грозит штраф от 3000 до 40 000 рублей и предлагалось замять вопрос в случае заключения договора на санобработку с ООО «Ютикон». В той же статье указывалось, что за спинами этой организации стоит Московская транспортная инспекция и Центр Госсанэпиднадзора Москвы.

По вышеизложенным фактам нами были направлены жалобы в Госсанэпиднадзор по Москве и в Московскую транспортную инспекцию. Из ответов, полученных из вышеназванных организаций, выяснилось следующее. Центр Госсанэпиднадзора действительно заключал с НП СГРиУ соглашение о сотрудничестве. Однако полномочий на проведение проверок НП СГРиУ не предоставлялось (и не могло предоставляться). После того как в Госсанэпиднадзор стали поступать жалобы от граждан на действия представителей НП СГРиУ, Госсанэпиднадзором ранее заключенное соглашение о совместной деятельности было расторгнуто. Кроме того,

было сообщено, что ООО «Ютикон», на подписание договора с которым под угрозой огромных штрафов склоняли водителей, не имеет лицензии на проведение дезинфекции т/с и не имеет права заниматься подобной деятельностью.

Из Московской транспортной инспекции нам ответили, что никакого соглашения между МТИ и НП СГРиУ не существовало, что НП СГРиУ проводило проверки, не имея на то никакого права, составленные «акты» являются фиктивными. Двум общественным транспортным инспекторам Ефимову А.В. и Васильеву В.Е. вынесены строгие предупреждения. Двое общественных инспекторов Кузнецов К.И. и Турдакина Г.Н. из состава группы общественных инспекторов исключены.

Сейчас нами подготавливается материал для передачи документов в Прокуратуру Москвы, в целях возбуждения уголовного дела по факту мошенничества сотрудников НП СГРиУ. Вот так, ребята доигрались.

И НАПОСЛЕДОК

А. Кочетов

Один из водителей, когда выезжает из дома работать, всегда кладет в карман диктофон и частенько записывает диалоги между собой и представителями ГИБДД.

На днях он пришел и принес нам пленку с одним занимательным разговором.

Суть дела такова. Водитель в полуприцепе вез холодильное оборудование и был остановлен гибддэшниками. Ниже мы приводим отрывки из состоявшегося разговора.

Условно назовем Г-1 – старший сержант одного из ГИБДД города Москвы. Г-2 – прапорщик того же ГИБДД, В – водитель грузовика.

В. – Добрый день.

Г-1. – Доброго здоровья (далее сотрудник представляется неразборчиво).

Г-1. – Что везете?

В. – Холодильное оборудование.

После этого следует проверка документов и груза.

Г-1. – А куда вы следите?

В. – К 16-й Парковой.

Г-1. – А что там?

В. – Фирма.

Г-1. – Постановлением Правительства, Лужк... а-а-а Путина, от этого самого, сейчас скажу, а-а-а,

полтора года ему уже, значит, при перевозке грузов в пределах Российской Федерации из стран СНГ в ТН должны указываться номера грузовых таможенных деклараций, где они?

В. — А?

Г-1. — Где они, номера грузовых таможенных деклараций. Где у вас номера?

В. — Понятия не имею.

Г-1. — А кто имеет?

В. — Это не ко мне.

Г-1. — А к кому?

В. — К клиентам.

Г-1. — А где они?

В. — Уехали.

Г-1. — А где расшифровка? (В ТН имелась запись, где были вписаны номера холодильников и их количество.)

В. — Какая расшифровка? Что еще за расшифровка? Сержант, ТН на груз есть, что еще надо, я не пойму?

Г-1. — Уважаемый, в товарно-транспортной накладной в э-э-... в связи с Постановлением не указаны номера грузовых таможенных деклараций.

В. — Ну это не мои проблемы.

Г-1. — А я и не говорю, что это ваши проблемы, просто это причина для вашего задержания и доставления в ОВД.

В. — Да перестань ты, я уже шесть лет езжу так...

Г-1. — Ну и слава Богу, а я с 91 года работаю и еще думаю лет 10 проработаю. (А я думаю, вряд ли. — Прим. авт.)

Г-2. — Да не ругайтесь вы, не ругайтесь.

Г-1. — Да мы и не ругаемся.

Г-2. — Ты объяснил, за что он задерживается?

Г-1. — Объяснил.

Г-2. — Так, уважаемый, в отделение милиции за нами.

Г-1. — Поехали, поехали.

В. — А в какое отделение мы едем?

Г-2. — В ОВД.

В. — А в какое, какое?

Г-2 — В ОВД «Люберецкого» района.

Водитель поехал в сторону ОВД, за ним следовал гибддэшный «Форд Краун-Виктория». Через пять минут гибддэшники просигналили водителю фарами, что бы тот остановился. Когда водитель вышел из машины, к нему подскочил старший сержант и продолжил разговор на повышенных тонах.

Г-1. — А где договор?

В. — Какой договор?

Г-1. — На перевозку. Вы частный предприниматель и везете чужой груз, у вас есть договор или нет?

В. — Нет у меня договора.

Г-1. — Нету договора, так и скажите нету-у-у, б....!

В. — А он мне и не нужен

Г-1. — Да я разберусь, че мне нужно, а че нет, понял?

В. — Понял, но вы хоть разговаривайте нормально.

Г-1. — Да не хочу я на х.... с тобой разговаривать нормально, понял, б....?

В. — А что...

Г-1. Да не чего, е... твою мать, ты сидишь мне здесь на х..., ноешь, б...

В. — Так, а кто, кто здесь старший из вас?

Г-1. — Я старший, че тебе надо, е....?

В. — Еще раз фамилию скажите.

Г-1. — Х... я тебе чего скажу, е....!

В. — Не понял?

Г-1. — И не поймешь, е...!

После чего сержант схватил водителя за грудки и предложил отойти за машину и поговорить «по-мужски». Наверно, по-мужски, в понимании сержанта, это когда у тебя за спиной вся власть правоохранительных органов, на поясе висит «макаров», рядом тоже вооруженный напарник, а напротив тебя сто-

ит простой гражданин, который не имеет ни специальных знаний, ни навыков рукопашного боя (да и даже если имеет, разве попрощь против двух милиционских стволов?). Вот это по-МУЖСКИ!

Подъехали представители грузоотправителя, и вроде все закончилось благополучно. В ОВД никого не повезли, все разъехались по своим делам.

Пленка с этой замечательной записью вместе с нашей жалобой была передана в Контрольно-профилактический отдел ГУ ГИБДД Москвы (т.н. Служба собственной безопасности) и по данному факту проводится служебная проверка. В ходе проверки уже выяснилось, что вышеуказанные сотрудники ГИБДД принадлежат к отделу, занимающемуся поиском угнанных машин, но никак не проверкой правильности составления ТН и каких-либо договоров.

Когда проверка будет завершена, мы опубликуем фамилии вышеназванных очень рьяных сотрудников ГИБДД.

Вот так, господа! Возите в кармане диктофон и не бойтесь доказывать свою правоту. С новым, 2002 годом вас! И шершавенькой вам под колесами!

От редакции. Наши сотрудники не понаслышке знают о беспределе со стороны людей в погонах в отношении груженых машин. Особенно рьяно «разводят на бабки» импортные грузы.

Суммы, выплачиваемые запуганными коммерсантами ментам, исчисляются иногда четырехзначными цифрами в валюте. Люди предпочитают платить вымогателям, зная, что значит искать правды в нашей стране.

Мастер спорта СССР по автомобильным видам спорта — авторалли.

**Постоянный читатель журнала «Автотрак»
Б. ТИМСКИЙ**

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЮРОКРАТИИ, или Хроника одного милицейского издевательства

Как вы думаете, сколько нужно времени, чтобы снять с учета автомобиль? Нет, именно не денег, а времени, чтобы все шло своим чередом, законно, не вводя никого в искушение. Про великую силу зелени я наслышен, но как говорил один мой знакомый: « Для того чтобы сделать клизму, нужно, как минимум, иметь ж... ну куда ее вставлять». Можно было бы попросить, чтобы мне принесли документы прямо в постель, но при моей пенсии позволить себе такой сервис я не в состоянии. Поэтому я, посоветовавшись с авторитетными людьми, решил, что спешить мне некуда, пусть все идет своим чередом.

Мысль ознакомить широкую общественность с результатами своего эксперимента пришла много позже, когда я был уже на пятом месяце процесса. Открыв как-то четырехлетней давности журнал «За рулем», прочел в нем заметку «Как я снимал с учета машину». И повеяло на меня родным и близким. И узнал я, что несчастный автовладелец из светлого прошлого потратил на это

мероприятие целый день с утра до вечера. Да, подумал я, всего четыре несчастных года, а как шагнули вперед бюрократические технологии. Это открытие и подвигло меня взяться за перо. Короче, отъездил я два года по доверенности на старенькой «вольво». Некоторые могут удивиться, чего это нищий ездит на «вольво»? А потому, что она стоит втрое дешевле «жигуля», а хлопот доставляет меньше. Так вот, в начале третьего года я решил, что пора машину переоформить на себя и приехал на Варшавку в МРЭО-7 для снятия с учета. Это было 22 марта 2001 г. В этот день и началась моя семимесячная эпопея.

Здесь выяснилось, что экологически чистые нитраты, которыми поливают дороги, начисто сгладили слой чугуна на блоке цилиндров двигателя вместе с моделью и номером двигателя. Вот уж точно: то, что для русского здорово, для немца и всяких прочих шведов — смерть. И действительно, лежит себе «вазовский» отработавший свое блок спокойно на свалке и никому не мешает, а номер как с завода, а тут шведский движок, ему отроду всего двадцать лет, еще масло не начал расходовать, а номера как не бывало.

Криминалист на ТО объяснил мне, что, поскольку номер почти не

читается, нужно получить заключение экспертизы о виновности в этом коррозии и считать двигатель б/№, дабы дальше не иметь с этим проблем. Вполне логично. Короче, направили меня на экспертизу в ОВД Братеево. Направление на руки не дали, обещали отправить по почте и велели через неделю обращаться по месту назначения.

Через неделю звоню в канцелярию ОВД Братеево — ничего не приходило и, вообще, почту они получают только по понедельникам.

9 апреля. Запрос пришел, находится у начальника, звоните.

16 апреля. Начальник подписал. Обращайтесь к зам. СКМ Гончарову. (АКМ знаю, СКС знаю, а что это за СКМ?) Дозвониться не довелось. Выяснил, что у него по четвергам прием. Адрес: Братеевская, 22. Поехал. От метро «Марьино» автобус, остановка: Братеевская, 21. Вроде приехал, оказалось, на другом автобусе еще ехать остановок шесть, а напрямую километра два. Добрался-таки. Спросил по дороге у дворника: «Где ОВД Братеево?» — «Чего?» — «Ну ментовка». — «А вон красивый дом». Бдительный часовой проверил документы и сумку, позвонил и позволил пройти. Дальше дежурный. Спрашивала, как попасть к Гонча-

рову. Отвечает, второй этаж, кабинет 211. Дернулся, а лестницы не видно, одни стальные двери. Обращаюсь к проходящему мимо стражу законности выше средней упитанности: «Где наверх подняться?» – «К дежурному». – «Так он и послал наверх». – «К дежурному». – «Дам мне лесенка нужна, а не дежурный». – «К дежурному». Сердечно поблагодарив любезного блюстителя, пошел опять к окошку. Кабинет нашел, но в нем так никто и не появился.

19 апреля. Приехал опять к Гончарову. Эффект тот же. В канцелярии выяснил, что этот неуловимый СКМ переадресовал мой вопрос Чернову. Нашел Чернова. Оказался очень внимательным молодым человеком. Он выдал мне направление на экспертизу.

20 апреля. Приехал на экспертизу. Это у самого Даниловского рынка. Оригинальный режим работы: с 11 до 17, обед с 13 до 15. Попал как раз на начало обеда. Уехал.

23 апреля. Назначили на осмотр на 25 мая. Полюбопытствовал, почему так долго ждать, ведь написано две недели. Велели выйти за дверь.

25 мая. Прошел осмотр. Эксперт сказал, что никакого криминала нет и через неделю ответ будет в любимом ОВД.

5 июня. Не пришло.

20 июня. Не пришло.

2 июля. Не пришло.

17 июля. Нет Чернова, он после суток. Сосед по кабинету ответить не может.

Следующий месяц к телефону никто не подходил.

16 августа. Чернов болеет. Без него ничего прояснить нельзя, но обычно ждут до года.

3 сентября. Чернов вышел, будет через 15 минут. Через 30 еще не пришел. Звоню начальнику ОВД Сергею Николаевичу Колдаеву. Никаких претензий – просто прошу оказать помощь. Начальник реагирует в лучших традициях высшего

эшелона власти – взял на контроль. Чернова еще нет, но будет.

6 сентября. Чернов с ночи. Отсыпается.

7 сентября. Еду на Даниловскую, узнать, жив ли эксперт и не сгорела ли контора. Нет, все целы. Самое смешное – это то, что материал получил, оказывается, некто Кобыльченко еще 20 июня. Интересуюсь, кто такой этот Кобыльченко, оказывается, это следователь ОВД.

11 сентября. Приехал к Чернову. Документы еще не пришли. После объяснения выясняется, что бумаги у него в кабинете лежат уже почти три месяца.

8 октября. Заключение пришло в МРЭО-7. Интересный получился документ. Кроме того, что перепутан номер кузова, сделано такое заключение: ...знаки слабовидимы и могут быть полностью уничтожены коррозией...

24 октября. Я снял автомобиль с учета. 26 октября съездил с владельцем в комиссионный магазин и оформил машину на себя, правда, все документы дополнились ошибками, допущенными экспертами ЮАО. После этого я исправил все документы, прошел еще раз экспертизу и зарегистрировал автомобиль в МРЭО УВД СВАО. Правда, в СВАО вся процедура заняла шесть дней в отличие от 7 месяцев в ЮАО.

Отчего же происходит эта вопиющая нерадивость чиновников от силовых структур, по терминологии Уголовного кодекса подпадающая под термин «халатность», т.е. недобросовестное или небрежное отношение к службе? Какой-нибудь борец за права обездоленных и бесправных ментов, конечно, бросится мне разъяснять, какая у них низкая зарплата, а потребительская корзина какая у них глубокая. Не у них одних эти неприятности. Но почему-то порядочный человек, желая побольше заработать, начи-

нает работать больше, а может быть, и лучше, эти же просто сидят сложа руки и дожидаются момента, когда клиент, поняв всю безысходность ситуации, предложит денег. Вот тогда он, может быть, примется за свою работу, выполнять которую – его святая обязанность за ту зарплату, которую Мы С ВАМИ ему платим. Ну а если ему кажется, что этих денег мало за такой непосильный труд, то никто его не принуждает оставаться на этой работе. У нас требуются водители автобуса, троллейбуса, трамвая, слесари, наконец. Но никуда он не пойдет. Проваляет дурака до сорока – сорока двух лет и получит пенсию, да такую, какая мне и не снилась за пятидесятилетний трудовой стаж. Причем если он захочет еще подрабатывать, то пенсия ему сохраняется полностью, как несограемая сумма в телешоу, не в пример трудящимся, которым пенсия уполовинивается. Не даром ведь еще со времен калмыцкого режима бытует анекдот: «Спрашивают гэбиста: «Уволят из КГБ – что будешь делать?» – «В милицию пойду». – «А из милиции?» – «В пожарники, но работать все равно не буду».

А в наше время на большой дороге вакансий еще больше.

От редакции. Наши сотрудники столкнулись с ситуацией, когда грузовик, отъездивший по Москве три года и переоформлявшийся в разных МРЭО два раза, вдруг в МРЭО-2 стал не благонадежным и был отправлен на экспертизу для сверки номеров двигателя. Все происходило примерно так, как описал выше наш читатель. Коммерческий автомобиль, купленный для заработка денег, простоял без движения несколько месяцев. Ситуация для нашей страны обычна: себе дороже. Но бороться с беспределом все же надо.

Мастер спорта СССР по автомобильным видам спорта —
автогонкам. Д. Рынков. Автодром «Ломоносов».

Постоянный член жюри на соревнованиях по гонкам на выносливость.

Б. Тимский. Член жюри на соревнованиях по гонкам на выносливость.

«Погайне на обратную дорогу!
Сами мы не пойдем,
угораздил попасть в Россию!!!



А. Кочетов

Комментарии к одному письму

К нам в журнал часто обращаются наши читатели со своими проблемами и просьбами о помощи. В основном проблемы, конечно, касаются взаимоотношений с представителями власти, в частности сотрудниками ГИБДД.

В этой статье на примере одного письма, пришедшего к нам в редакцию с просьбой о помощи, мы постараемся доходчиво разъяснить всем нашим читателям, заинтересованным в том, как можно в установленном законом порядке отстаивать свои права и привлекать к ответственности, начиная от дисциплинарной и заканчивая уголовной, нерадивых чиновников и сотрудников правоохранительных органов.

Итак, вкратце описываю ситуацию, о которой нам сообщил наш читатель.

12 апреля 2001 г. водитель по имени Владимир на КАМАЗе выполнял рейс из Усть-Джегуты в Москву. В «рефе» были помидоры, кузов был опломбирован. На КПМ «Харьковский» КАМАЗ был остановлен сотрудниками ДПС. Сотрудники ДПС потребовали от водителя вскрытия пломбы для проведения досмотра. На просьбу водителя провести досмотр в соответствии с требованиями закона, ему было заявлено: «Я сейчас загоню тебя в РОВД и оформлю на 15 суток». После чего сотрудники ДПС предложили Владимиру поймать легковушку и ехать в Усть-Джегуту за грузоотправителями.

Несмотря на требование водителя составить протокол задержания, реакции не последовало. После чего КАМАЗ был препровожден

РОВД Кочубеевского района. Протокол об административном правонарушении так и не был составлен, вместо этого был составлен протокол задержания т/с, где указано, что т/с задержано на основании ст. 254 КоАП РСФСР без указания конкретной причины задержания. Требование Владимира предоставить адвоката сотрудниками ГИБДД и РОВД было проигнорировано. Протокол задержания т/с был оформлен в 15-10. В 18-30 был начат осмотр т/с и в 20-30 он был закончен. По окончании досмотра Владимиру предложили следовать дальше. Груз опломбирован не был. После того как КАМАЗ выехал за территорию РОВД, он был вновь остановлен тем же нарядом ДПС. Гибдэдэшники из рефрижератора забрали два ящика помидор и перегрузили их в кузов «Жигулей». По прибытии в мес-

то разгрузки в связи с отсутствием пломбы груз перевешивался по 100 кг. Разгрузка заняла 1,5 суток вместо трех часов.

Все эти факты были изложены Виктором в жалобе на неправомерные действия должностных лиц и направлены в прокуратуру Кочубеевского района Ставропольского края и начальнику Кочубеевского РОВД заказными письмами с уведомлением.

Ответы он так и не получил.

В своем письме Виктор ставит перед редакцией нашего журнала следующие вопросы.

1. Суточные нормы пробега для перевозки скоропортящихся грузов.
2. Ответственность контролеров на дорогах за неправомерное задержание в пути.
3. Куда обращаться по взысканию убытков от неправомерных задержаний.

В соответствии с «Общими правилами перевозки грузов автомобильным транспортом», утвержденными Минавтотрансом РСФСР в 1971 г. и согласованными с Госпланом и Госарбитражем, разделом 13 «Правил перевозок скоропортящихся грузов автомобильным транспортом в международном сообщении» и статьей 20 указанных «Правил» установлено, что скоропортящиеся грузы должны доставляться перевозчиком в сроки, исчисляемые по фактическому расстоянию перевозки и среднесуточному пробегу 600 км. Сроки до-



Грузо- пере- возчик несет ответ- ствен- ность за со- хран- ность груза с момен- та при- ема груза к пере- возке от гру- зоот- прави- теля до сдачи его гру- зополу- чателю.



ставки грузов исчисляются с момента окончания погрузки и оформления документов до момента прибытия автомобилей к грузополучателю. Однако, мне кажется, здесь есть одно «но». Учитывая, что у нас в России Кодексом законов о труде (КЗоТ) установлен 8-часовой рабочий день, получается, что в случае, если идешь без напарника (второго водителя), надо всю дорогу ехать со средней скоростью не менее 75 км/ч чтобы пройти суточные 600 км. А это значит, что стрелка спидометра не должна опускаться ниже отметки 110 км/ч. Явное нарушение ПДД. Кроме того, грузоотправитель обязан указать в ТТН (раздел «Данные о грузе») предельную продолжительность транспортировки (транспортабельность) скропортиящихся грузов, предъявляемых к перевозке. Скропортиющиеся грузы не принимаются к перевозке, если грузоотправителем не указана в перевозочных документах предельная продолжительность транспортировки, а также если предельная продолжительность транспортировки будет меньше срока доставки, определенного исходя из среднесуточного пробега 600 км.

По поводу ответственности. Грузоперевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента приема груза к перевозке от грузоотправителя до сдачи его грузополучателю.

Ответственность предусматривает:

- а) за утрату или недостачу груза – в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза;
- б) за порчу или повреждение груза – в размере той суммы, на которую понизилась его стоимость;
- в) за утрату груза, сданного к перевозке с объявленной ценностью – в размере объявленной ценности, если не будет доказано, что она ниже его действительной стоимости.

Грузоперевозчик, кроме того, наряду с возмещением установленного ущерба, связанного с утратой, недостачей, порчей или повреждением перевозимого груза, возвращают плату, полученную за перевозку груза.

Однако противоправные действия третьих лиц подпадают под определение форс-мажорных обстоятельств, и весь ущерб в данном случае, учитывая, что третьи лица являются государственными служащими, должен быть погашен федеральным бюджетом при наличии решения суда.

Теперь попробуем разобраться, как добиться получения того самого решения суда.

Ст. 40 Федерального закона «О милиции» предусматривает, что:

за противоправные действия или бездействие сотрудники милиции несут установленную законом ответственность.

Вред, причиненный гражданам и (или) организациям сотрудником милиции, подлежит возмещению в порядке, предусмотренном гражданским законодательством.

Ст. 1069 части второй Гражданского кодекса РФ устанавливает, что вред, причиненный гражданину или юридическому лицу в результате незаконных действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления либо должностных лиц этих органов... подлежит возмещению. Вред возмещается, как мы уже указывали, за счет соответственно казны Российской Федерации, казны субъекта Российской Федерации или казны муниципального образования.

Итак, остается только доказать что должностное лицо государственного органа (в данном случае правоохранительного) действовало незаконно.

Доказательством, что действия должностного лица являлись неправомерными, служит:

1. Вступивший в законную силу приговор суда (в случае если данные действия являлись уголовно наказуемым деянием);

2. Вступившее в законную силу Постановление по делу об административном правонарушении (в случае если ответственность за данное деяние предусмотрена Административным кодексом);

3. Вступившее в силу решение суда о признании действий должностного лица неправомерным либо аналогичное решение, принятое вышестоящим должностным лицом (органом), в подчинении у которого находится должностное лицо, чьи действия были обжалованы.

На основании вышеуказанных документов исковое заявление о возмещении нанесенного ущерба подается в суд по месту нахождения государственного органа либо по месту совершения неправомерных (противоправных) действий.

В случае если вопрос противоправных действий решается в процессе уголовного производства, то гражданский иск о возмещении ущерба (причиненного вреда) подается в процессе рассмотрения уголовного дела.

Давайте на примере приведенного в начале статьи письма рассмотрим, как надо было действовать Владимиру.

Для начала хочу сообщить вот что: юридически грамотно составленная жалоба – это процентов 80 успеха. Поэтому есть смысл обратиться за помощью к юристу. Но если нет такой возможности, составляйте жалобу сами, следуя некоторым правилам.

Жалоба должна быть оформлена следующим образом.

Сначала идет описательная часть с указанием по возможности места, времени, имен, фамилий, должностей, а также изложение произошедшего. В этом случае необходимо стараться избежать общих фраз типа «розовых соплей» и морально-

этических сторон вопроса. Например, в жалобе Владимира есть такие строки: «Я обращался к старшему поста» (когда требовал в установленном законом порядке составить протокол об административном задержании). «Он мне ответил: «Если тебе не нравится, как здесь «дрючат», езжай другой дорогой». То, что сотрудник ГИБДД ответил именно так, по большому счету значения не имеет и фактически недоказуемо. Так что, заострять на этом не надо. Хватит одного короткого предложения: «В требовании составить протокол, мне было отказано» (ну и можно указать, что в грубой форме), например. Не забывайте, краткость – сестра таланта. Особо надо отмечать не слова, а именно действия сотрудников, которые вы считаете неправомерными и подтверждение которых вы имеете. В случае с Владимиром это, например, отсутствие протокола об административном правонарушении с указанием причин отстранения от управления т/с и задержания транспортного средства и само задержание транспортного средства без достаточных на то законных оснований на срок более пяти часов.

В данном случае более всего интересно, что законом, в частности ст. 254 КоАП, на которую ссылаются в протоколе сотрудники ГИБДД, предусмотрено отстранение водителя от управления транспортным средством, а уже после отстранения от управления транспортное средство, как следствие, должно быть куданибудь помещено, в частности на стоянку (действительно, не бросать же его посреди дороги, где сотрудник палкой махнул), а неодушевленные предметы задержанию не подлежат. Право, нельзя же задержать автомобиль отдельно от водителя за проезд на красный свет или бумажник за хранение поддельной валюты.

В связи с чем первое и грубое нарушение в данном случае – именно отсутствие протокола от

отстранения водителя от управления транспортным средством. Имеется только протокол о задержании самого транспортного средства.

После описательной части желательно указать, какие именно нормы закона были нарушены сотрудниками ГИБДД. Хотя законом не предусмотрено, чтобы гражданин знал нормы закона с указанием, например, названий, номеров статей и т.д. Из практики могу сказать, что если эти ссылки привести, отношение к поданной жалобе будет намного серьезнее.

После этого заключительная часть, в которой указано, что вы просите и желательно на основании какой нормы закона.

В случае с Виктором по поводу неправомерного задержания и до-смотра необходимо ссылаться на ст. 1– 6 Федерального закона «Об обжаловании в суд действий и решений, нарушающих права и свободы граждан». Жалоба подается либо в суд по месту нахождения ответчика (в нашем случае это сотрудники ДПС), либо по месту жительства заявителя, либо в вышестоящий государственный орган. Срок подачи – три месяца с момента совершения противоправных действий либо в течение месяца с момента получения отказа вышестоящего органа в удовлетворении поданной жалобы.

По поводу двух ящиков помидоров, которые сотрудники ДПС забрали из «рефа», то по данному факту необходимо требовать возбуждения уголовного дела по ст. 161 УК РФ грабеж, то есть открытое хищение чужого имущества, совершенное группой лиц по предварительному сговору. Наказывается лишением свободы на срок от 3 до 7 лет.

Сроки для подачи заявления о совершении преступления не установлены, но чем быстрее, тем лучше. Заявление с требованием провести проверку указанных фактов в поряд-

ке ст. 109 УПК. Жалобу лучше подавать в прокуратуру.

В случае отсутствия реакции на любые поданные жалобы смело направляйте жалобу в вышестоящий орган. Так что Виктору можно посоветовать направить жалобу на возбуждение уголовного дела по ст. 161 УК РФ в областную прокуратуру с указанием, что на ранее поданную жалобу в прокуратуру Кочубеевского района ответа не получено. Также направить жалобу на неправомерные действия должностных лиц в ГИБДД Ставропольского края.

Запомните, прокуратура не занимается признанием действий неправомерными, а суд не занимается возбуждением уголовных дел.

Ну, думаю, на первый раз информации хватит. Нужна будет помочь, пишите, постараемся помочь.

**Особо
надо от-
мечать
не слова,
а именно
действия
сотруд-
ников,
которые
вы счи-
таете не-
право-
мерными
и под-
тверже-
ние ко-
торых вы
имеете.**

С новым, 2002-м вас!

– СКОЛЬКО СТОЯТ

ТРОГУСКА В МОЖД?

– НИСКОЛЬКО!



**(095) 283-0854
Профсоюз водителей**

Александр Евдокимов

Французский талисман

Mascott

Осенью прошлого года на Дмитровском автополигоне состоялась российская презентация легкого грузовика Renault новой серии Mascott.

В семействе коммерческих автомобилей концерна Renault V.I. новая модель сменила давно выпускаемую серию Messenger. По своим параметрам грузовики Mascott (в переводе – «талисман») – дальнейшее развитие модели Master,

максимальная полная масса которой составляет от 2,8 до 3,5 т. Mascott же выступает в более тяжелой весовой категории, имея пять вариантов полной массы (3,5, 5, 5,5, 6 и 6,5 т) и 4 варианта колесной базы 3130, 3630, 4130 и



4630 мм. К другим отличиям относятся двускатная ошиновка задних колес и усиленные рамы, собранные с использованием технических решений, применяемых на грузовиках тяжелого класса.

Двигатель предлагается всего один. Это 4-цилиндровый турбодизель серии dCi объемом 2,8 л с интеркулером, прямым впрыском и топливной системой Common-Rail. (Для России можно также заказать этот же двигатель, но уже с более простым механическим ТНВД, менее чувствительным к нашей солярке.) В зависимости от модификации мотор развивает 106, 125, 140 и 146 л.с., причем в последних двух случаях двигатель имеет турбину с изменяемой геометрией.

Российским журналистам был представлен всего один вариант из обширного модельного ряда – базовая кабина-шасси под монтаж фургонов серии Mascott 110.60 СС полной массой 6 т, оснащенная 106-сильным мотором и 5-ступенчатой КПП. (Кстати, 3 такие кабины-шасси уже заказал Царицынский мясокомбинат.) Ну что же, будем знакомиться ближе.

И первое, на что обращаешь внимание, – низковисящий радиатор, практически не защищаемый бампером. Не самое, честно говоря, удачное решение для наших дорог. То, что вся дорожная грязь от впереди едущих машин будет лететь на него, еще полбеды. К примеру, зимой в Москве можно запросто «поймать» под машину снежный бруствер, оставленный грейдером аккурат посреди дороги. Да и обочины в столице часто напоминают снежное болото, которое низкосидящий радиатор будет часто цеплять.

Теперь забираемся в кабину. Придаться не к чему – просторно, уютно, удобно, все под рукой и на своем месте. Все сделано с расчетом на то, чтобы долгое пре-



бывание за рулем не превращалось в катогу. Очень понравились расположение и форма рычага КПП, который примостился между сиденьями, освободив между ними проход. Правда, один маленький недочет в эргономике все же есть. Сиденье водителя имеет широкий диапазон регулировок, вот только рукоятка настройки по длине расположена чуть ли не на полу и тянуться за ней неудобно.

Впечатления же от экспресс-поездки опишу кратко. Да, с места Mascott ускорялся весьма резво, да так, что задние колеса иногда проворачивались на асфальте. (И это с самым слабым двигателем!) Да, при езде внатяг мотор играючи «вытягивал» автомобиль с любой передачи. Да, машина хоро-

шо тормозила и мгновенно реагировала на действия рулем. Да, бульжник и неровности дорожного полотна «француз» проходил довольно жестко, гремя рессорами на весь полигон. Но другого от грузовика, не обремененного даже кузовом, я и не ожидал. И давать Mascott в такой ситуации какие-то однозначные оценки было бы не совсем правильно. Объективней всего, думаю, выглядели бы испытания полностью загруженного автомобиля, и не в тепличных полигонных условиях, а на московских улицах, где быстро выявятся сильные и слабые стороны в поведении машины. Будем надеяться, что такая возможность нам еще представится и тогда мы вернемся к этой теме.

Редакция благодарит московское представительство Renault V.I. за помощь в подготовке материала.

ИЗЯИННЫЙ АЛЬЯНС

Дмитрий ЗЛЕНКО,
фото автора

Признаться, я даже не думал, что можно делать строительную технику со столь изящными формами. По дизайну кабины «керакс», скорее, напоминает магистральный тягач, нежели самосвал. Все простенько и со вкусом. Мягкие плавные линии кабины в сочетании с округлостями бампера придают благородство его об-

лику... Хотя, заметим, кабина не эксклюзив — она полностью взята с «Рено-премиум». Доступ в кабину обеспечивается тремя ступеньками, причем как на всякой продвинутой строительной технике, нижняя ступенька откидная.

Кабина тоже без излишеств. В зависимости от ее модели она имеет



либо два места (водительское и пассажирское) и холодильник, либо водительское и два пассажирских [но уже без холодильника], либо, по желанию заказчика, может быть установлен спальный отсек. Высокое положение рабочего места водителя дает ощущение уверенности — не испытываешь страха, что ты можешь что-то не заметить...

Теперь о сердце «керакса». Это 392-сильный, рядный, шестицилиндровый, турбированный дизель с прямым впрыском топлива. Турбонаддув имеет промежуточное охлаждение воздуха с помощью радиатора типа «воздух-воздух». Рабочий объем движка — 11,1 л. Но для строитель-

Французский автопроизводитель «Рено» хорошо известен в России. На дорогах частенько встречаются легковушки, фургоны, магистральные тягачи этой марки. В скором времени их ряды пополняются строительной техникой. Не так давно на Дмитровском автополигоне презентовали карьерный самосвал с колесной формулой 8x4 «Рено-керакс»...

ной техники ни рабочий объем, ни мощность — это далеко еще не показатель. Главное — крутящий момент. «Керакс» в диапазоне от 1100 до 1300 об/мин имеет 1800 Нм. Этого вполне хватает, чтобы груженый автомобиль без каких бы то ни было усилий взбирался на любую гору.

Передняя подвеска имеет параболические рессоры, телескопические амортизаторы и стабилизаторы. Максимальная нагрузка на переднюю ось — 8 т. Задняя подвеска оснащена полуэллиптическими усиленными рессорами. Допустимая нагрузка — 21 т. В принципе работа подвески понравилась — проглатывает любые дорожные ухабы...

Особого внимания заслуживает кузов. Его конструктивная особенность заключается в том, что он имеет овальную форму, а это сводит к минимуму налипание, скажем, песка или щебня к нему. Помимо прочего, задний борт открывается с помощью гидравлики и имеет проход 2300 мм. Угол опрокидывания кузова равен 50 градусам.

Понять машину в управлении я так и не успел. За те десять минут, что пребывал за рулем, мне только удалось привыкнуть к авто.



Первые ощущения довольно-таки необычные: вроде бы огромная машина, но этого совсем не чувствуешь. Динамика разгона груженого «керакса» — лучше, чем у отечественных легковушек. Во многом это заслуга 16-ступенчатой КПП (восемь повышенных и восемь пониженных передач) с формулой переключения 1Н. Груженый «керакс» легко трогался со второй пониженной. Единственное, что не понравилось в работе коробки, — это нечеткость во включении передач. Частенько вместе третий — включалась первая.

Безупречно работают тормоза. Педаль в пол — и «керакс» встает как вкопанный, несмотря на то что под колесами не асфальт, а укатанный снег. Такая сила торможения достигнута с помощью применения четырехканальной системы антиблокировки колес.



Думается, у «кераксов» в России большое будущее. К тому же цена на растаможенный самосвал не будет превышать \$80 — 85 тыс. И еще, следует оговориться, что автомобиль, о котором мы рассказали, — демонстрационный. У него полезный объем кузова 14,5 м³, а у «кераксов», что будут поставляться в Россию в скором времени, — 21 м³.



VOLVO

ВСТРЕЧАЙТЕ НОВЫЙ VOLVO FH!



МОСКВА

тел.: +095 961 1030
факс: +095 961 1032
E-mail: volvotrucks_ru@volvo.com

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

тел.: +812-327 3322
факс: +812-327 3426
E-mail: vtcspb@volvo.com

НИЖНИЙ НОВГОРОД

тел.: +8312-34 1800
факс: +8312-34 2290
E-mail: volvo@kis.ru

КАЛИНИНГРАД

тел.: +0112-43 4411
факс: +0112-43 6021
E-mail: volvotrucks_ru@vtc.koenig.ru

ЕКАТЕРИНБУРГ

тел.: +3432-59 6155
факс: +3432-59 6165
E-mail: volvo@wtc-ural.ru

НОВОСИБИРСК

тел.: +3832-20 9060
факс: +3832-16 4595
E-mail: volvonsk@nov.net

VOLVO TRUCKS
www.volvotrucks.ru

МЕСТО ВСТРЕЧИ ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ

Дмитрий ЗЛЕНКО

Скажу от себя – диспетчеры утилизируют, высказывая столь категоричные суждения. Хотя, безусловно, их работа не сахар.

– Вот вы сейчас распродадите все заказы и до следующих выходных отдыхаете, – подетски рассуждает дальнобойщик, покупая у диспетчера конверт с заказом. – А мне всю неделю пахать за баранкой...

Диспетчер – пухленькая женщина лет сорока с добродушным лицом – мило ухмыльнулась ему, приоткрыла рот, по всей видимости, чтоб возразить, но промолчала. Водитель, поблагодарив ее за конверт, поплелся тяжелой походкой к выходу. Он шел не спеша, едва перебирая ногами, будто отправляется на каторгу. Диспетчер, все с той же добродушной ухмылкой, проводила его взглядом.

– Неужели еще есть такие чудаки, которые думают, что диспетчеры работают только по выходным, распродажая заказы? – начал я.

– Полно! – отвечает она. – Думают, что информация сыплется мне на голову как манна небесная. Чтобы к субботе-воскресенью что-то набрать, мне приходится с понедельника по пятницу крутиться белкой в колесе.

– И чем вы занимаетесь в течение рабочей недели?

– Езжу по магазинам, рынкам в поисках заказов. Узнаю о расценках... В этой сфере я уже четвер-

тый год, поэтому сейчас немного полегче – есть уже, так сказать, прикормленные места...

– То есть?

– В самом прямом смысле. Почти что в каждом мало-мальски крупном магазине есть человек, отвечающий за доставку. В его обязанности входит поиск транспорта. Как правило, поиском они не занимаются. Ждут, когда к ним диспетчеры сами придут. Ну а потом выбирают по принципу, кто больше. В смысле, кто из диспетчеров им больше отстегнет, тому и заказ отдают. Чтоб выиграть в этом «конкурсе», иногда приходится платить по полторы-две тысячи рублей. А за хороший, крупный заказ и того больше. Они-то понимают, что с каждого заказа мы, диспетчеры, имеем в среднем 10%. Вот и пользуются положением. Если вовремя не заплатить – заказ может уйти другому, а это, сами понимаете, невыгодно.

За четыре года у меня поднакопились постоянные клиенты, которые отдают заказы только мне. Не безвозмездно, конечно. И так у каждого стоящего здесь. Человеку со стороны в эту диспетчерскую среду вклиниваться довольно-таки сложно...

Неподалеку от нас стояла молоденькая девочка, высокая, местами стройная. В тощих руках она держала жиенскую пачку конвертов.

В прошлом номере мы начали освещать тему диспетчеров. Как и обещали, в этом номере мы продолжаем рассказ о них. Кто-то наивно полагает, что диспетчеры – это обычные спекулянты, которые делают деньги из ничего. Как-то раз беседа с одним водителем большегруза не закончилась чуть было мордобоем, извиняюсь за столь неласковое слово. Он, с пеной у рта, доказывал мне, что работа диспетчеров – это, знаете ли, проще пареной репы. Взял, мол, газету объявлений и... готово... Ха! Если бы все так просто. Сами диспетчеры говорят, что их труд нередко тяжелее труда водительского...

– А это новенькая что ль? – поинтересовался я у своей собеседницы.

– Да. Второй день тут стоит. Мне даже жаль. Ни вчера, ни сегодня к ней не подошел не один водитель. Чтоб у нее появились клиенты, ей нужно, как минимум, месяц отстоять здесь. На «Пушки» водители приходят исключительно к своим, уже знакомым диспетчерам. Случайный дальнобойщик, впрочем, как и случайный диспетчер – это огромная редкость для этого места. И вообще она не правильно действует. Начинать свою диспетчерскую карьеру нужно на стоянке большегрузов или на рынках, а не стоять здесь и ждать, как говорится, у моря погоды... С такой тактикой ей не удастся много заработать.

– А что, диспетчеры неплохие деньги делают?

На этот вопрос моя собеседница не ответила. Говорила, мол, по-разному. Но, по всей видимости, заработка диспетчера немалый.

ЯПОНСКАЯ «СОРОКОНОЖКА»

Дмитрий ЗЛЕНКО, фото автора



Какую только экзотику не встретишь на московских стройплощадках! Повидали мы разного, но такое встретилось впервые. На прокладке трамвайных путей обозревателем «Автотрака» был замечен необычный кран японской фирмы Kato...



Сразу, что привлекает внимание. – необычный дизайн. Даже трудно сказать, на что он похож. Наверное, на сороконожку – такой же длинный и многоножный, верней, многоосный, как и она. Рубленые четкие формы делают «японца» каким-то угрожающим...

В кабине уютно, но очень тесно. Когда я сел за руль, мне пришлось согнуться в три погибели, поскольку голова уперлась в потолок. Приборная доска проста, как валенок, – приборов по минимуму. Обзорность очень хорошая, но несколько непривычная. Кабина практически не возвышается над дорогой. Ощущение, будто тебя посадили на бампер.

Двигателей на этой «сороконожке» два: один на ходовую часть, другой – на башню крана. Оба двигателя («Мицубиси») восьмицилиндровые с предпусковым подогревом топлива. Разница между ними только в мощности и потреблении топлива. Тот, что на ходовую часть имеет мощность 320 лошадок и потребляет 22 – 25 литров за час работы,

тот, что на башню – 200 сил и кушает 18 – 20 литров.

– Если не участвовать на нем в гонках, то мощности вполне хватает. Но динамика так себе, – рассказывает Владимир, водитель крана. – Пока разгонишься до восьмидесяти, заснешь. В принципе для 62 тонн (именно такова полная масса крана. – Прим. авт.) движок нужен лошадей 400 – 450... И вообще, машина немножко туповата: неповоротлива, останавливается крайне тяжело – тормозная система совершенно не продумана. Единственным плюсом можно назвать печку. В тридцатиградусный мороз в кабине так тепло, что я в футболке работаю. Правда, и у печки есть свой недостаток. Копит, зараза...

Максимальная грузоподъемность стрелы на полном вылете (44 метра) составляет 12 тонн. Если вылет стрелы в половину меньше, т.е. около 20 метров, – грузоподъемность 50 тонн, но, по словам Володи, он поднимал даже семьдесят.



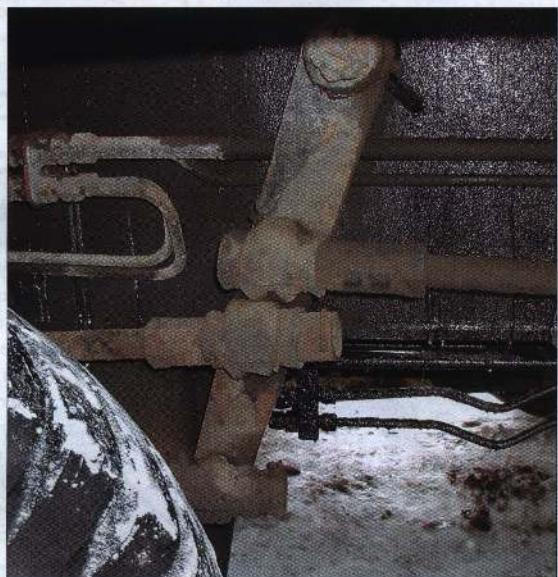
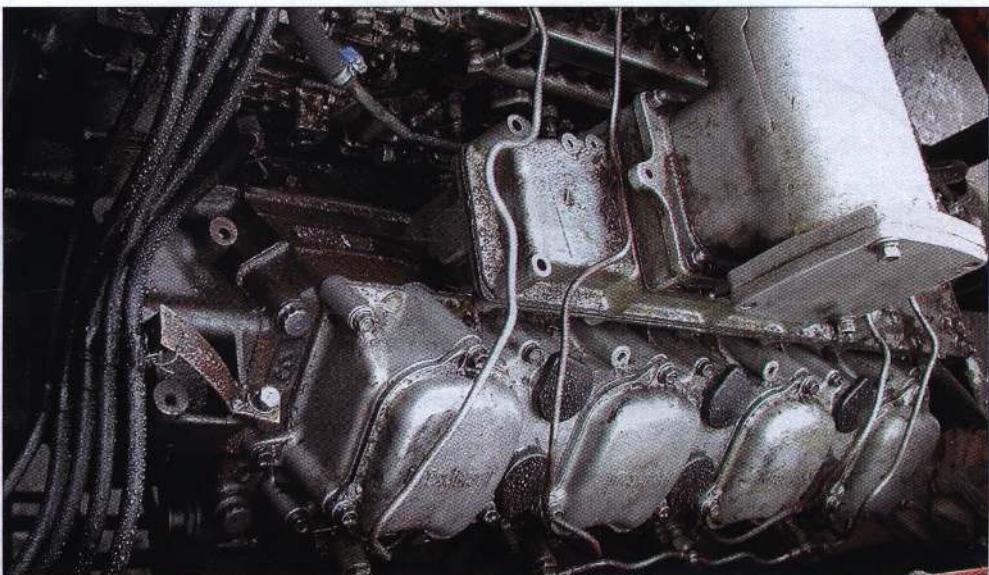
Признаюсь, я был в полной уверенности, что у 62-тонной техники несущая конструкция будет вагонного типа, т.е. пол является основой (как у автобусов). Ах нет. Все узлы крепятся на раму.

Самый интересный узел крана – подвеска. Чем же она так интересна? Ее просто-напросто нет. Нет ни рессор, ни тарсионов, ни пружин, ни амортизаторов. Абсолютно дубовая конструкция, как на телеге. Вторая и пятая оси жестко прикреплены к раме. Первая и третья оси рычагами прикреплены ко второй и упираются в жесткие резиновые подушки, привинченные к раме. Аналогично устроены три задние оси.

– Однажды я выезжал с объекта, – вспоминает Владимир, – и так увлекся ездой, что не заметил, как передо мной оказался «лежачий полицейский». Затормозить я, разумеется, не успел, – попробуй-ка остановить такую машину, – и на скорости 50 км/ч въезжаю на него. Тремя передними колесами я полностью оторвался от земли и с грохотом приземлился. Кабина низкая, и я головой ударяюсь в крышу. Получил сотрясение мозга... Затем задние колеса оторвались от земли и с еще большим грохотом приземлились. Машина встала. Стали разбираться что к чему и увидели, что кардан разломился на две части. Машина 1985 года выпуска и запчасти, сам понимаешь, не найти. Заварили газом. Уже третий год с таким карданом езжу, и хоть бы что.

Машина ломается крайне редко. В ней, по большому счету, ломаться-то нечему. Главная проблема – это гибэдэшники. Спасу от них нет. Машина по длине превышает все допустимые нормы. Купить пропуск стоит от четырех до семи тысяч «деревянных». Тариф, по которому

обдирают инспекторы, — 500 рублей. Пока кран перегонишь с объекта на объект, по деньгам выходит примерно то же самое. Только мороки меньше...



■ В Нижнем Новгороде частных автобусов стало в 1,6 раза больше, чем муниципальных

С 1995 года, когда для объединения «Нижегородпассажиравтотранс» прекратилось финансирование статьи на приобретение подвижного состава, администрация города была вынуждена организовать альтернативные виды перевозок.

Так, с 1996 года для обеспечения транспортного обслуживания населения начали привлекаться частные предприниматели. Однако если в 1998 году на городских маршрутах работало 250 частных автобусов, то в последующие годы количество автобусов, принадлежащих «частникам», увеличилось в четыре раза и в настоящее время составляет 1070 единиц: 850 автобусов марки «ПАЗ» и 220 машин «ГАЗель».

В 1988 году в часы «пик» на городские маршруты выходили 948 автобусов, 284 трамвая, 181 троллейбус и 64 вагона метро, то есть всего в городе работало 1477 единиц подвижного состава. В настоящее время на городских маршрутах работает около 660 автобусов «Нижегородпассажиравтотранса» и 1070 частных автобусов (в 1,6 раза больше, чем муниципальных), 226 трамваев, 151 троллейбус и 82 вагона метро.

Всего в городе в часы «пик» работает 2189 единиц подвижного состава, в то время как для Нижнего Новгорода с населением в 1 млн 350 тыс. жителей потребность в пассажирском транспорте составляет 1350 единиц. Теперь численность подвижного состава в Нижнем Новгороде (выросшая преимущественно за счет «частников») на 33% превышает среднестатистические данные по РФ. Из-за большого количества частных автобусов происходит значительное сокращение доходной части муниципальных и государственных транспортных предприятий, так как большая часть платных пассажиров «ушла» на частный транспорт. Только МУП «Нижегородэлектротранс» за год таким образом «теряет» 36 млн руб.

■ Курская область. Автопарк изношен больше, чем наполовину

Несмотря на высокий (в среднем по области – 63%) износ автомобильного и автобусного парка, снижение уровня транспортного обслуживания населения в нынешнем году не произошло, сообщает комитет по транспорту и связи администрации области. К маршрутным перевозкам привлечены автобусы субъектов малого предпринимательства. За десять месяцев перевезено 185,4 млн. пассажиров – столько же, сколько и в 2000 году.

Сегодня автотранспортным предприятиям области на обновление парка требуется около 300 автобусов большого и среднего класса и 140 автобусов малого класса на сумму 380 млн. рублей. С начала года из областного бюджета было выделено 12,5 млн. на приобретение пассажирского транспорта. Автобусный парк области пополнили 35 автобусов «ПАЗ» и 2 автобуса «МАРЗ». В ноябре закуплено 75 автобусов марки «ГАЗель», открыто 19 новых коммерческих маршрутов.

■ Анализаторы «паров алкоголя» могут подвести

Автомобилисты, слишком полагающиеся на анализаторы дыхания для определения степени опьянения, могут лишиться прав, а то и жизни.

Такой вывод был сделан после тестирования 10 наиболее популярных моделей анализаторов, проведенного Auto Express. Проведение исследования совпало по времени с началом рождественских праздников – временем, когда очень много водителей садится за руль не совсем трезвыми. Исследование проводилось вместе с Infoximeters UK, производителем анализаторов дыхания для полиции. Представитель Auto Express сказал: «Анализаторы делают очень грубую оценку опьянения. Не следует на них сильно полагаться». Лабораторные тесты показали, что четыре из десяти приборов дали неправильные показания. Один с вероятностью 50% сообщал, что водитель может сесть за руль при реально сильном опьянении. Кроме того, наши эксперты сообщили, что прибор будет работать очень ограниченное время. «Это ужасная ситуация, особенно в это время года», – сказал David Johns, главный редактор Auto Express. – Может быть, следует рассмотреть вопрос о том, нужно ли вообще продавать эти приборы».

Тем временем свежие данные от Direct Line/MORI показывают, что треть водителей регулярно садится за руль, думая, что они не пересекли черту опьянения. И шестая часть из них не знает, как правильно прикинуть количество потребленного спиртного. «Нет руководства, говорящего, сколько вы можете выпить и сесть за руль, – сказал Доминик Берч (Dominic Burch), менеджер компании по безопасности движения Direct Line. – Лучший совет – это не пить вовсе, собираясь в дорогу».



■ Транспортники парализовали движение в стране на 4 часа

По всей Италии в понедельник в течение 4 часов прекратили движение поезда, катера, теплоходы, паромы, междугородние и городские автобусы, трамваи, метро.

Забастовка транспортников оказывается на функционировании и других структур, так как многим просто не на чем приехать на работу. Владельцы личного транспорта с утра создали в Риме многокилометровые пробки.

Во вторник, 11 декабря, на 2 часа прекратят работу все рабочие и служащие энергетического сектора. В пятницу, 14 декабря, будут бастовать работники газового сектора и состоится 8-часовая забастовка государственных служащих. На следующей неделе на 17 декабря уже назначена 24-часовая общенациональная забастовка работников авиатранспорта.

Забастовки проводятся в знак протеста против намерения правительства изменить трудовое законодательство и узаконить необоснованные увольнения.

■ Опытом костромичей интересуются многие автотранспортные предприятия России

Костромское ПАТП-4 внедрило уникальную комплексную систему управления предприятием, которая на данный момент не имеет аналогов в России. Это автоматизированная система управления городским транспортом на базе спутниковой навигации. «ГЛОНАСС» – глобальная система слежения (на орбите Земли летают 24 спутника). Синхронно со спутниками сигнал поступает на навигационный датчик, установленный на борту каждого автобуса. По одному из каналов радиотелефона, также установленного в кабине водителя, информация передается на ЭВМ диспетчерской. Здесь и определяется местонахождение автобуса на электронной схеме города. Второй радиоканал позволяет диспетчера поддерживать постоянную связь с любым водителем. В свою очередь, водитель имеет возможность связываться с диспетчером из любой точки города и давать информацию о сбое в графике движения. В результате регулярность движения автобусов в ПТП-4 выше 99%, то есть из тысячи плановых рейсов срывается не более десяти. Кроме того, информация, поступающая в локальную вычислительную сеть предприятия и обрабатываемая определенной программой, позволяет руководству предприятия оперативно реагировать на любое изменение ситуации.

■ ГИБДД будет сопровождать снегоуборщики

Операцию под кодовым названием «Зима» начала столичная ГИБДД. Отныне сотрудники ГИБДД будут сопровождать снегоуборочные машины (связано это с тем, что в городе значительно выросло число аварий с участием снегоуборщиков) и расчищать им путь к сугробам, обычно загороженный припаркованными машинами.

С начала года уже 4000 человек привлечены в Москве к административной ответственности за нарушение правил парковки. По решению столичных властей уборка снега в центральной части города производится только ночью. Но припаркованные повсюду в нарушение правил частные автомобили мешают уборщикам работать. Такие машины подвергаются перемещению: «перемещенные», в отличие от «эвакуированных», попадают не на штрафстоянку, а на другую сторону улицы или в ближайший двор. Но техники для перемещения в Москве не хватает.

■ Ставропольский край. Ни транспорт, ни дорожники не готовы полностью к зиме

Проверки готовности к эксплуатации транспортных средств в зимних условиях, проведенные сотрудниками ГИБДД Ставропольского края, показали массу недостатков. Например, из проверенных 4073 автобусов к эксплуатации зимой готовы только 3872. Не лучше обстоят дела и с грузовыми автомобилями, принадлежащими владельцам предприятий различных форм собственности. Повышен износ шин, существуют неисправности отопителей салонов автобусов, отсутствие буксировочных устройств, лопат, антифриза. В автобусах, кроме того, отсутствуют или висят устаревшие схемы опасных участков.

Не хватает и противогололедных материалов. Обеспеченность ими дорожно-коммунальных организаций – менее 89% от необходимого.

Снегоуборочной техники тоже не хватает. К работе готовы 615 ее единиц (82,3% от нормы).

■ Петербуржцам выгоднее регистрировать автомобили в Ленобласти

В Ленинградской области регистрируется все больше автомобилей петербуржцев. Как сообщили в пресс-центре правительства Ленобласти, на городских дорогах машины 47-го региона стали встречаться все чаще, причем не только легковые, но и маршрутные автобусы, такси и грузовики для дальних рейсов. Эти машины ставятся на областной учет, потому что в Ленинградской области ставки налога на владельцев транспортных средств остаются гораздо ниже городских. Например, если для легкового автомобиля до 100 лошадиных сил налог в городе составляет 9 рублей 6 копеек с силы, то в Ленобласти – 4 рубля 25 копеек. Разница налога с владельцем автобусов достигает почти 6 рублей, такая же тенденция складывается и по грузовикам. Сейчас в Ленинградской области ставки налога ниже не только петербургских, но и большинства установленных в Карелии, Псковской, Московской областях. Причем губернатор Ленобласти Валерий Сердюков отклонил предложение дорожников об увеличении ставок, так как рост налогов отразится на стоимости перевозок, следовательно, ведет к удорожанию товаров и услуг.

ДВУХ-, ЧЕТЫРЕХЛЕТНИЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

RENAULT

НА СТОЯНКАХ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ



Официальные дилеры:

Москва

ООО "Леон-Авто"

Минск

СП "R.C.M"

С.- Петербург

ООО "Премиум-Авто"

Тел.: (095) 436 5780; 436 5592

Тел.: (017) 206 3740; 206 3741

Тел.: (812) 538 1370; 538 6830

ВНИМАНИЕ: КОНКУРС!

Ну что же, уважаемые, самое время проявить себя. Журнал «Автотрак» объявляет конкурс на лучшую водительскую биографию. Практически каждый дальнобойщик за свою практику не раз попадал в самые невероятные ситуации, о которых сейчас вспоминает как об анекдоте. Так почему бы не посмелей и другим? Присылайте нам письма со своими дорожными историями по адресу: 119633 Москва, а/я 117, «Автотрак», или скопывайте их на электронную почту автотрак@list.ru. Авторы лучших статей непременно будут отмечены отличными призами. К тому же у каждого написавшего есть реальный шанс стать корреспондентом нашего журнала. Выражаясь замусоленной фразой, мы скажем вам: «Не упустите свой шанс! Держитесь!». Призы и подарки от «Автотрака» уже томятся в ожидании своих героев.

Поздравляем!

У каждого человека свой неповторимый жизненный путь, в течение которого судьба преподносит различные сюрпризы. Но однажды к любым сюрпризам надо быть готовым. Да-да, все происходящие перемены давным-давно предопределены. Иногда наши детские и на первый взгляд малоперспективные увлечения сбываются.

К примеру, бесменный генеральный директор транспортной компании ООО «Марвен», Николай Афанасьевич Тка за баранкой с 15 лет. В детстве единственным увлечением Николая Афанасьевича была техника. Он сутками напролет готов был возиться с автомобилями. Но высшим наслаждением для мальчишки Коли было прокатиться на машине... Такая преданная любовь к автотехнике определила весь дальнейший его путь...

После армии Николай Афанасьевич много лет работал водителем автобуса ЛАЗ на самом трудном участке Кавказского региона – на маршруте Владикавказ – Терек.

На заре 90-х подули ветры перемен и Николай ушел в бизнес. Первую заработанную по бартеру «Волгу» выменял на автокран «Ивановец». Потом появился еще один, и еще...

Так Николай Тка прошел путь от скромного водителя автобуса до руководителя крупного транспортного предприятия, осуществляющего поставки по Москве и Московской области.

Вот-вот Николаю Афанасьевичу стукнет 42 года. На кануне его дня рождения корреспондент «Автотрака» встретился с ним...

– В свое время вашим куском хлеба был труд водителя автобуса. Сейчас – бизнесмена. Кем труднее работать: водителем или директором?

– Конечно же, водителем легче. Автомобильное хозяйство всегда было делом неблагодар-

ным. Наше предприятие – одно из самых организованных. Все проблемы решаем сами, мы предусмотрительны и готовы к самым непредвиденным обстоятельствам. Телефон не отключают даже ночью – что случись, должен знать первым.

– Если я не ошибаюсь, на фотографии вы с Чаком Норрисом?

– Совершенно верно. Чак Норрис мой хороший знакомый. Это мы с ним на отдыхе в Кускове...

Коллектив ООО «Марвен» и журнал «Автотрак» поздравляет Николая Афанасьевича с днем рождения и желает долгих лет успешного труда!



КАМАЗ для армии



Серийное производство армейских автомобилей «КамАЗ» освоено в 1980 году. Первой моделью для Вооруженных Сил был многоцелевой «КамАЗ-4310» грузоподъемностью 6 тонн, предназначенный для монтажа вооружения и военной техники, буксировки прицепных артиллерийских систем и транспортных прицепов полной массой до 7 тонн, а также для перевозки войск и воинских грузов по всем видам дорог и местности.

По основным агрегатам он был унифицирован с серийно выпускаемыми коммерческими автомобилями. В 1989 году на Камском автозаводе было освоено производство многоцелевых автомобилей «КамАЗ-43101, -43106» (6x6) грузоподъемностью 6 тонн.

Эти модели уже становятся музеинными экспонатами. Модернизация серийных агрегатов, узлов и систем привела в начале 90-х годов к созданию новых модификаций шасси «КамАЗ-43114» (6x6), «КамАЗ-4326» (4x4) и автомобилей на их базе, имеющих улучшенные технико-тактические характеристики и эксплуатационные свойства — удельную мощность, ресурс, проходимость, надежность. Они соответствуют также и специ-

альным требованиям Министерства обороны РФ.

В 1997 году завершены опытно-конструкторские работы по семейству «Мустанг» — чисто армейских автомобилей многоцелевого назначения: «КамАЗ-4350» (4x4), «КамАЗ-5350» (6x6), «КамАЗ-6350» (8x8). Новые модели имеют в сравнении с базовыми более высокие тягово-динамические показатели, они экономичнее и, будучи оснащенными двигателями «КамАЗ» нового семейства, соответствуют международным нормативам по безопасности и экологии. Так, четырехосные «мустанги» изначально оснащаются двигателями мощностью 360 л.с.

На «мустангах» впервые были использованы радиальные шины переменного внутреннего давления «КамАЗ-1260», специально созданные ОАО «Нижнекамскшина» по заказу силовых ведомств. Понижение давления вшине позволяет увеличивать ее опорную поверхность в 2,5 раза, что в сочетании с высокой удельной мощностью позволяет автомобилю легко проходить трудные участки дороги, в том числе преодолевать водные преграды глубиной до 1,75 метра. В семействе «Мустанг» сохранены хорошо зарекомендовавшие себя технические решения

**НОВЫЕ И ПОДДЕРЖАННЫЕ
ТЯГАЧИ И ПОЛУПРИЦЕПЫ,
САМОСВАЛЫ И СПЕЦТЕХНИКА
СО СТОЯНКИ В ГОЛЛАНДИИ И
БЕЛЬГИИ.**

**Говорим по-русски.
Размещение,
оформление документов,
юридическая поддержка.**

**Тел.: (810) 31 (0) 612125970
(810) 31 (0) 654313560
(810) 31 (0) 613508872**

Тел./факс: (810) 31 (0) 555423951

серийных автомобилей: блокировка дифференциалов, система тормозов и др. Для обеспечения подвижности в сложных дорожных условиях устанавливается механическая лебедка самовытаскивания усилием 50 кН. Различные варианты отбора мощности двигателя, коробки перемены передач и раздаточной коробки удовлетворяют самого взыскательного потребителя. Автомобили имеют трехместную комфортабельную кабину, оборудованную спальным местом, места для размещения снаряжения и специального оборудования. Их различные модификации рассчитаны на эксплуатацию как в условиях арктического климата, так и в тропиках.

Есть в арсенале КамАЗа и бронеавтомобиль на базе шасси «КамАЗ-4326», созданный в рамках корпоративной целевой программы «Специальные автомобили» при тесном сотрудничестве КамАЗа с Федеральной пограничной службой. Опытные образцы этих машин КамАЗа прошли испытания и заслужили высокую оценку специалистов-пограничников.

В 1999 году изготовлена опытно-промышленная партия автомобилей повышенной проходимости «КамАЗ-43118» (6x6) грузоподъемностью 10 тонн. Для использования в войсках может быть предложен и полноприводный седельный тягач «КамАЗ-44108», а также самосвал «КамАЗ-65111» и другие автомобили на базе полноприводного шасси «КамАЗ-53228». Новые машины сохранили все преимущества

своих предшественников. Реализованные в них компоновочные решения, в том числе и переднее расположение кабины и несколько вариантов базовой длины, позволяют производить на этих шасси самые различные армейские и гражданские спецнадстройки: автоцистерны, топливозаправщики, пожарная техника, аварийно-спасательные машины, кузова-фургоны и съемные контейнеры, транспортные машины для перевозки военной техники, понтоновозы, артиллерийские установки, радиолокационные комплексы, мобильные узлы связи, командно-штабные машины, комплексы для запуска воздушных мишеней, электростанции, снегоочистители и многие другие виды вооружения.

Надо сказать, что гражданские аналоги военных автомобилей являются сегодня самыми популярными полноприводными машинами на базе шасси «КамАЗ» в России и странах СНГ. Производственный потенциал КамАЗа и широкая гамма производимых им агрегатов позволяют производить быструю подготовку и освоение производства различных комплектаций автомобилей и двигателей с учетом требований заказчика. Принятие на вооружение армийской техники КамАЗа позволит заменить в армии устаревший парк двигателей на новые камские моторы моделей 740.14-260, 740.50-360, 740.30-260 и др., в том числе и в составе такой специфической военной техники, как, например, БТР-80, гусеничные двухзвенные тягачи типа «Ледоруб-Д».



ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ И АВТОБУСЫ

IVECO

Продажа автомобилей: (095) 792-8595

Продажа запчастей: (095) 725-8668

Сервис: (095) 193-3044

E-mail: s@ivecorussia.com

<http://www.ivecorussia.com>

P.S.



Ну и в заключение мы, естественно, не могли не упомянуть о том, что спортивный экипаж команды «КамАЗ-Мастер» в составе пилота Владимира Чагина, штурмана Семена Якубова и механика Сергея Савостина одержал очередную победу в легендарном ралли «Дакар» 2002 года! Гонка, проведенная уже в 24-й раз, стартовала 28 декабря 2001 года из французского города Аррас и завершилась в столице Сенегала 13 января 2002 года, пройдя по Европе и Африке 9436 км, из которых 3933 км пришлись на долю скоростных участков. Надо сказать, что стараниями организаторов этот «Дакар» стал одним из самых тяжелых за последние годы. Один только новый двухдневный марафонский этап «Уарзазат — Тан-Тан — Зуэррат» длиной 1545 км чего стоил. А таких длинных этапов на «дакаровском» ралли-рейде еще никогда не было! Неудивительно, что из 323 экипажей, стартовавших из Франции, на последний перед финишем этап выехали всего 128 участников (из 34 грузовиков, например, до конца дошли только 15). Однако наш экипаж с честью выдержал все сложнейшие испытания. В ближайшем номере мы подробно расскажем о том, как КамАЗ сражался с песками и конкурентами, а пока мы всей редакцией присоединяемся к чествованию победителей!

январь

пн	7	14	21	28
вт	1	8	15	22
ср	2	9	16	23
чт	3	10	17	24
пт	4	11	18	25
сб	5	12	19	26
вс	6	13	20	27

февраль

пн	4	11	18	25
вт	5	12	19	26
ср	6	13	20	27
чт	7	14	21	28
пт	1	8	15	22
сб	2	9	16	23
вс	3	10	17	24

март

пн	4	11	18	25
вт	5	12	19	26
ср	6	13	20	27
чт	7	14	21	28
пт	1	8	15	22
сб	2	9	16	23
вс	3	10	17	24

апрель

пн	1	8	15	22
вт	2	9	16	23
ср	3	10	17	24
чт	4	11	18	25
пт	5	12	19	26
сб	6	13	20	27
вс	7	14	21	28

май

пн	6	13	20	27
вт	7	14	21	28
ср	1	8	15	22
чт	2	9	16	23
пт	3	10	17	24
сб	4	11	18	25
вс	5	12	19	26

июнь

пн	3	10	17	24
вт	4	11	18	25
ср	5	12	19	26
чт	6	13	20	27
пт	7	14	21	28
сб	1	8	15	22
вс	2	9	16	23

июль

пн	1	8	15	22
вт	2	9	16	23
ср	3	10	17	24
чт	4	11	18	25
пт	5	12	19	26
сб	6	13	20	27
вс	7	14	21	28

август

пн	5	12	19	26
вт	6	13	20	27
ср	7	14	21	28
чт	1	8	15	22
пт	2	9	16	23
сб	3	10	17	24
вс	4	11	18	25

сентябрь

пн	2	9	16	23
вт	3	10	17	24
ср	4	11	18	25
чт	5	12	19	26
пт	6	13	20	27
сб	7	14	21	28
вс	1	8	15	22

октябрь

пн	7	14	21	28
вт	1	8	15	22
ср	2	9	16	23
чт	3	10	17	24
пт	4	11	18	25
сб	5	12	19	26
вс	6	13	20	27

ноябрь

пн	4	11	18	25
вт	5	12	19	26
ср	6	13	20	27
чт	7	14	21	28
пт	1	8	15	22
сб	2	9	16	23
вс	3	10	17	24

декабрь

пн	2	9	16	23
вт	3	10	17	24
ср	4	11	18	25
чт	5	12	19	26
пт	6	13	20	27
сб	7	14	21	28
вс	1	8	15	22



АВИОПАК'02

30
31



ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

ПРОВЕРЕНО ВРЕМЕНЕМ

Легендарный 14-литровый двигатель Scania уходит на покой. V-образная «восьмерка» в немалой степени способствовала созданию громкой славы грузовиков Scania. После 32 лет деятельности патриарх окончательно уходит на отдых, но смело можно утверждать, что машины с этими двигателями еще долго будут бороздить автотрассы, удивляя своей живучестью и надежностью.



В 1969 г. началось производство этого двигателя. Показанный впервые на автосалоне IAA во Франкфурте, он стал сенсацией. Ведь мощность в 350 л.с. тогда считалась недосягаемой для промышленных двигателей такого объема.

Так, Scania-двигатель совершил революционный переворот, что обеспечило статус и престиж быстроразвивающемуся предприятию Scania. Новый двигатель V8

явился альтернативой рядному шестицилиндровому двигателю 265 л.с. Новинками для того времени были раздельные головки блока цилиндров и пятиточечные распылители форсунок. Максимальный крутящий момент составил 1245 Нм при 1500 об/мин. Для сравнения: крутящий момент V-образного двигателя «мерседес» примерно такого же объема был равен 1030 Нм.

Пробег в миллион километров без отказа двигателя уже не казался фантастическим. С данного момента этот двигатель, названный DS14, установил новые критерии в Европе. Изюминка моторов Scania – оптимальный рабочий режим при более низких, чем у машин других производителей, оборотах двигателя. И это обеспечило ему долгую жизнь.



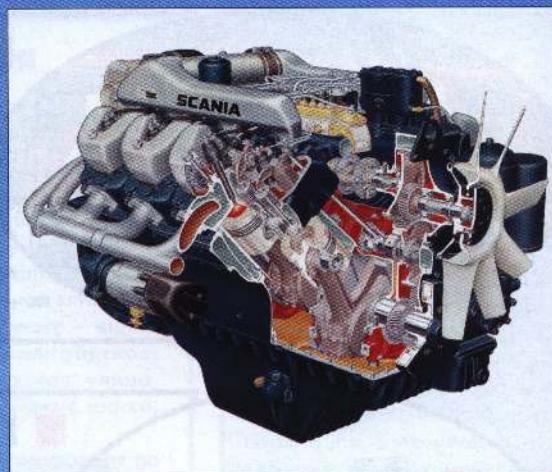
При первой модернизации мотора в 1977 г. шведы позаботились об улучшении эластичности: мощность двигателя увеличилась до 375 л.с. (при 2000 об/мин вместо 2300 об/мин), в то время как максимальный крутящий момент увеличился на 19 процентов с 1245 до 1480 Нм и уже достигался при 1300 об/мин, а не при 1500 об/мин, как ранее. Так возник зеленый диапазон на тахометре в том виде, в котором он существует сегодня.

Когда в 1980-е гг. Scania представила 2-ю серию тягачей, то вскоре последовала новая версия V8: в 1981 г. были достигнуты мощность 388 л.с. и максимальный крутящий момент 1580 Нм. Промежуточное охлаждение наддувного воздуха увеличило мощность до 420 л.с. и максимальный момент достиг 1725 Нм. Другой молниеносный удар последовал в 1987 г. с появлением машин 3-й серии. Модернизированная система подачи топлива обеспечивала мощность 470 л.с. и максимальный крутящий момент 1940 Нм. Из трех вариантов все были только V8: 450 л.с. и 470, 494 л.с. Ведущая позиция была уже занята.

В 1995 г. появляется 12-литровый двигатель с диаметром цилиндра 127 мм и увеличенным ходом поршня до 157 мм против 140 мм. Он и становится базовым для тяжелых грузовиков. Уровень выхлопных газов доведен до Евро-2.

Введение норм Евро-3 означало смертный приговор 14-литровому старику. Доведение до новых норм этого двигателя экономически было не целесообразно, а механический топливный насос уже никак не соответствовал новым требованиям.

Но тем не менее этот мотор достойно завершил свою карьеру: за 32 года рабочего пути он



1969 г.
Scania V8,
350 л.с.,
14 л.

прибавил в мощности на 51 процент и увеличил максимальный крутящий момент на 85 процентов.



1987 г.
Scania V8,
470 л.с.,
14 л.





■ Двоерулие

Уникальный по своим техническим характеристикам пожарный автомобиль не так давно был подарен бойцам с огнем, несущим вахту в тоннеле Монблан, что между Италией и Францией. «Тяни-толкай» – такое прозвище получило автомобиль, обладает повышенной маневренностью, поскольку имеет два переда. Да-да, мы не ошиблись. У этого чуда две кабины, и ездить одинаково хорошо он может в обе стороны – разворачиваться ему просто нет нужды. Хорошо, что у нас нет ничего подобного, а то бы пришлось нашим пожарным объяснять инспекторам ГИБДД, почему двое за рулем...



■ Платить новый налог с АЗС будут автомобилисты

Мосгордума на внеочередном заседании одобрила во 2-м чтении проект закона «О едином налоге на вмененный доход для предпринимательской деятельности в сфере розничной стационарной торговли горючесмазочными материалами». В 2002 году ставку единого налога планируется установить в размере 20% вмененного (то есть предполагаемого) дохода с каждого «пистолета». Сумма налога будет рассчитываться по каждой автозаправочной станции (АЗС) отдельно. Базовая доходность одной топливно-раздаточной колонки (ТРК) снижена по сравнению с первоначальным вариантом с 175 до 150 тыс. руб. в месяц. По расчетам специалистов, в бюджет города в 2002 году в результате должно поступать около 300 млн. руб. в год: скорее всего, платить за нововведение придется конечным потребителям, то есть автомобилистам.



■ Обезврежена банда, грабившая дальнобойщиков

В Новосибирске сотрудники Управления по борьбе с организованной преступностью обезвредили банду, члены которой занимались вымогательством денег у водителей большегрузных автомобилей. Как сообщили в пресс-службе областного ГУВД, шестеро преступников были задержаны на одной из заправочных станций города во время вымогательства 200 долларов у водителя из Белоруссии. Задержанные оказались местными жителями. Четверо из них были ранее судимы за различные преступления. Сейчас правоохранительные органы устанавливают причастность задержанных к аналогичным преступлениям, совершенным на территории Новосибирской области.

■ Гибэдэдэшники с отбойными молотками не дадут детям кататься с горки

Отбойный молоток и пакет с песком станут обязательным атрибутом екатеринбургских инспекторов ГИБДД до 1 марта 2002 года. Это связано с тем, что городское управление ГИБДД проводит операцию «Катушка». Теперь инспекторы обезжают свои участки и уничтожают лед на дорогах и на придорожных горках, с которых катаются дети. Такие меры были введены для предотвращения ДТП и гибели детей, предпочитающих общественным горкам наледи на природных склонах. В прошлом году с одного из таких склонов ребенок съехал прямо на проезжую часть и погиб под колесами автомобиля. В этом году некоторые подобные природные горки будут даже закрыты железобетонными блоками. Районные отделения ГИБДД должны представить сводку всех таких горок и принять меры к их ликвидации.

■ С 1 февраля в центре Москвы нельзя будет парковаться

Правительство Москвы, как сообщил Интерфакс, подготовило проект постановления о мерах по улучшению условий дорожного движения в центре и на основных магистралях. Как сообщили в городской администрации, в документе, в частности, предполагается запретить с 1 мая 2002 года въезд в пределы Садового кольца грузовиков с 7:00 до 22:00. Но важнее другое – с 1 февраля будущего года предполагается ввести запрет на стоянку и остановку транспортных средств (за исключением пассажирского транспорта) в центральной части города и на основных радиальных магистралях в местах, «где это отрицательно влияет на пропускную способность дорожно-уличной сети». Таких трасс в списке очень много – шоссе Энтузиастов, Рязанский и Волгоградский проспекты, Каширское, Ленинградское, Дмитровское, Алтуфьевское, Ярославское и Щелковское шоссе, Профсоюзная улица, Ленинский проспект, проспект Вернадского и Комсомольский проспект, Можайское шоссе, Кутузовский проспект, Рублевское шоссе и другие.

Надо напомнить, что идея ограничить въезд в центр столицы уже не первый год бродит по коридорам Московского правительства и Мосгордумы, но до сегодняшнего дня все в основном ограничивалось периодическими грозными заявлениями московских чиновников. Между тем нынешнее нововведение – только начало. Еще в ноябре, выступая на заседании правительства Москвы, Юрий Лужков не исключил возможности резкого ограничения въезда в центр города всех видов частного транспорта. По мнению градоначальника, для решения этой проблемы необходимо рассмотреть программу строительства вдоль трассы Третьего транспортного кольца современных паркингов и так называемых «перехватывающих» автостоянок. Когда все это будет сделано, считает Лужков, «большинству работающих в центре автолюбителей придется оставлять свои машины в пределах Садового и Третьего кольца и добираться как на работу, так и с работы общественным транспортом». Выступая недавно по поводу парковок, руководитель управления городского хозяйства Александр Беляев заявил, что «сегодня в часы пик в центре Москвы около 80 тысяч автомобилей припарковано у тротуаров, что существенно затрудняет движение». С 1 февраля эти 80 тысяч машин исчезнут и движение должно по идее стать быстрее. Однако едва ли люди сразу после выхода постановления перестанут въезжать в центр: скорее всего, машинами окажутся заставлены все соседние дворы и небольшие улочки, что не вызовет ни радости жильцов, ни увеличения пропускной способности.

■ В Подмосковье угнали больше 100 грузовиков

Как сообщила пресс-служба подмосковного ГУВД, с начала этого года в окрестностях столицы угнано более 100 грузовиков, самосвалов, автокранов, бетономешалок и другой стройтехники. Оперативники из ГУВД Московской области даже считают, что в Подмосковье работает преступная группировка, специализирующаяся на угонах большегрузного транспорта. По мнению следователей, у угнавших хорошо налажена система сбыта краденых грузовиков, так как большинство угнанных машин найти не удается: чаще всего такая техника уходит на Кавказ.

■ Из ГИБДД уволят каждого пятого

В ближайшее время зарплата инспекторов ГИБДД резко увеличится, однако сделано это будет за счет сокращения на 15 – 20% штата сотрудников инспекции. Об этом на своей пресс-конференции заявил заместитель главы МВД России генерал-полковник милиции Александр Чекалин.

В ГИБДД, против всякого ожидания, совсем не были напуганы новостью о грядущем сокращении. Даже наоборот. Проанализировав ситуацию на дорогах, ГИБДД пришла к выводу, что многочисленные и хорошо всем известные проблемы в общении водителей и инспекторов возникают из-за недостаточного культурного и образовательного уровня последних.

Общаться надлежащим образом, без хамства и панибратства, считают в ГИБДД, могут только люди с высшим образованием. То есть офицеры. Они-то, когда задумка будет реализована, и останутся на дорогах. «Все-таки они прошли какую-то школу, общение у них поставлено более профессионально», – пояснил замысел Владимир Шевцов. К тому же, чтобы не ударить в грязь лицом, оставшиеся на улицах посты будут проходить аттестацию наподобие школьного экзамена, в ходе которой будут проверяться их знания в самых различных областях. Платить офицеру надо несколько больше, чем какому-нибудь сержанту. И эта проблема тоже решена. Высвободившиеся средства как раз и пойдут на увеличение денежного довольствия постовых. В совокупности с возросшим культурно-образовательным уровнем это должно способствовать продуктивному общению с водителями, а заодно и уменьшению взяточничества. Другим способом, считает ГИБДД, проблему было не решить: дорожно-патрульные службы финансируются из местных бюджетов, увеличить которые никак не возможно. А бедный инспектор готов на все.

Правда, как только задумка будет воплощена в жизнь, тут же возникнет другая проблема – недобор численности личного состава, который, жалуются в ГИБДД, и сейчас довольно велик. Вот тут, судя по всему, и кроется гениальность замысла. Проблему недостаточности числа постовых придется немедленно решать. Живых постовых надо заменять техническими средствами слежения. В Европе ведь именно так.



В темпе 100 по пустыне

Не каждому дальнобойщику под силу вынести все удары судьбы, уготованные знойной пустыней Австралии. Это только на первый взгляд выглядит все романтично и, я бы даже сказал, приключенчески... Тому, кто не «отбарабанил» добрые тысячи километров по пескам пустыни Гибсона, трудно объяснить, что эта перевозка груза из одного пункта в другой – затея более чем опасная...

У пустыни свой запах. Неповторимый, жгучий. Трудно сказать, на что именно похож он. Похож на запах пыли вперемешку с какими-то кулинарными специями... Хотя подобное сравнение не отражает сущности этого запаха...

В пустыне как-то по особенному распространяется звук. Остановившись на перекур, ты можешь слышать голоса людей. До ближайшего ранчо еще километров пятьдесят, а ты слышишь, о чём они говорят.

На любом ранчо приезда водителя автопоезда ждут так же неистово,

как дети ждут прихода Деда Мороза. Даже встречают тебя так же тепло. Накормят чем-нибудь вкусненьким, напоят прохладной газированкой... Чем вызвана такая любовь? Водитель автопоезда – это, так сказать, благодетель, который помогает фермеру, не задаром, конечно же, заработать денег. Выращенных им быков или овец загоняют в прицепы.

Зрелище, надо сказать, не для слабонервных. Погрузкой занимаются ковбои, или, как их именуют в тех краях, стокмены (stockmen). Полудиких быков и овец, едва привыкших к человеку и машинам, без осо-



бых церемоний загоняют в прицепы. Мощный пинок быку по его причинному месту – это в порядке вещей. Животных груят для отправки на скотобойню, но мне все равно не понятно, к чему такая излишняя жестокость. По ночам иногда снятся эти быки и овцы. Снятся их запуганные пушистые мордели. Снятся душераздирающее блеяние овец и пронзительные стоны быков...

В среднем за раз можно принять на борт примерно 100 быков или 500 овец. Благо, прицепы позволяют – они оба трехэтажные. Для овец возможен и четвертый. Извиняюсь за интимные подробности, но частенько во время перевозок животные гадят друг другу на голову. Конструктивные особенности прицепов, понимаешь ли?

Еще несколько лет назад можно было перевозить в полтора раза больше животных, но – законы изменились. Раньше разрешено было иметь автопоезд длиной до семидесяти метров, то сейчас – всего лишь полтинник.

Когда фура наконец-таки готова, вся ответственность за животных ложится на плечи водителя. Оплата зависит от того, как много животных выживет в перевозке. Раз на раз не приходится. Иногда умирает до половины животных. Зной, пыль и дорожные выбоины делают свое кровавое дело. До скотобойни в среднем ехать 1500 км и больше.

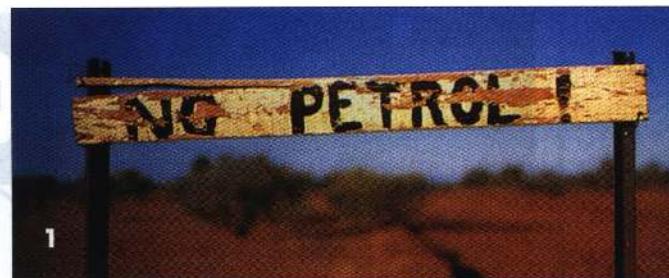
Мчишься на 15-й передаче по барханам, а в голову лезут странные мысли. К примеру, если грузовик поломается, скоро ли тебя обнаружат. А если не скоро, то во что превратятся быки и овцы. Да что там животные – во что ты сам превратишься. Невольно вспоминаешь старика Гибсона (имя его, к сожалению, запамятаю), в честь коего и была названа пустыня. Да, такой смерти, какой умер он, врачу не пожелаешь. Учудил же он. Решил на свою, извиняюсь, задницу приключения найти – на личном

авто пустыню пересечь. Как раз на полпути машина заглохла. Помимо него, в машине были его жена и собака. Собака улеглась под автомобиль, а Гибсон с женой рискнули пешечком добраться до ближайшего населенного пункта. Прошли они не больше пяти километров. Через два дня их бездыханные тела нашли спасатели. Что интересно – собака осталась целой и невредимой. Мудрая тактика! На примере этой собаки в Австралии учат выживать в пустыне...

Двести – триста километров, и ты выезжаешь на скоростную магистраль. Не любят водители легковушек автопоезда. Они просто-таки шарахаются от них. А все потому, что от поезда поднимаются огромные клубы пыли (ее еще называют «бычья пыль»), смешанные с щелками и прочим придорожным мусором. Для легковушек, особенно для встречных, это чревато выбитым стеклом.

Перед тем как въехать в населенный пункт с населением 50 человек, надо заехать на высокой скорости на специальную железную опору, чтобы стряхнуть «бычью пыль» с грузовика. Здесь, в Австралии, даже на ее задворках, ты ощущаешь себя частью огромной семьи. Тебя могут не знать, но тебе всегда рады, тебе всегда помогут.

Столбик термометра днем не опускается ниже 40 по Цельсию, а иногда поднимается и до пятидесяти. Бедные животные! Их надо перевозить в рефрижераторе. Ты сидишь в кабине, прохладжаешься в объятиях кондиционированного воздуха, а эти бедолаги изнемогают на солнцепеке. В такие минуты мечтаешь о том, чтобы пошел дождь. Однако «хрен редьки не спаще». Буквально через полчаса все вокруг превращается в огромное, мутно-желтое озеро. Воздух становится настолько влажным, что становиться тяжело дышать, одежда промокает насовсем... От дождя то, что раньше было пылью, превращается в скользкую жижу...



1. На данной дороге далее не будет заправок.

2. Местечко в тропиках, абсолютно защищенное от змей.

3. Вертолет загоняет молодых бычков за изгородь.

ГРУЗОВИК НА СКОРУЮ РУКУ

Практически до последнего момента гоночная команда DAF не знала, будет ли она принимать участие в ближайшем «Дакаре». Лишь к концу сентября 2001 года было принято окончательное и бесповоротное решение...

Тринадцать лет от гоночной команды DAF не было ни слуху ни духу. Подготовки к нынешнему ралли им пришлось начинать буквально с нуля. За считанные месяцы энтузиасты фирмы «ДАФ Тракс» сумели воплотить мечты

о гоночном грузовике в реальность. И хотя первый прототип и окончательный вариант большегруза для ралли были созданы в специализированной мастерской Яна де Руи, пилота команды DAF, конечный продукт сде-

лали именно энтузиасты «ДАФ Тракс».

Результат заслуживает похвалы: великолепный DAF FAV85 с 700-сильным (!) 12,6-литровым двигателем, приводом 4x4 – оптимальное решение между мощностью и управляемостью.

Чего уж там лукавить, за последние десять – пятнадцать лет в автомобилестроении было совершено много революционных открытий. Особенно в области конструирования двигателей.

– Боже! Как этот 12,6-литровый двигатель слушается акселератора, – восторгается Ян де Руи. – Это просто фантастика!

Силовой агрегат был создан на базе 530-сильного, 6-цилиндрового, 12,6-литрового двигателя Евро-3, который обычно применяют на машинах DAF серии «95XF». Для раллийного грузовика, как мы уже говорили, выходную мощность повысили до 700 лошадок при 2200 об/мин. Максимальный крутящий момент этого 24-клапанного турбодизеля составляет 2800 Нм в диапазоне 1400 – 1800 об/мин.

Двигатель смещен назад настолько, насколько это допускается правилами ралли. Расстояния между радиатором и вентилятором, высвобожденное в ре-



зультате этого сдвига, позволило увеличить интенсивность охлаждения.

Двигатель соединен с механической 16-ступенчатой КПП ZF, которая передает тяговое усилие на передние и задние оси через раздаточную коробку Steyr. На пожарных и военных грузовиках DAF обычно использует оси фирмы Sisu. Не стал исключением и раллийный грузовик, на который установили аналогичные оси. Передняя ось оснащена трехлистовыми рессорами, задняя – двухлистовой подвеской. Обе оси оснащены четырьмя телескопическими амортизаторами. Все колеса грузовика имеют барабанные тормоза полного действия, покрышки размерностью 14.00 R20, это лучший вариант из того, что допускают нынешние раллийные правила.

Шасси нового раллийного грузовика разработано на базе новой серии «CA» фирмы DAF и характеризуется повышенной жесткостью, улучшающей управляемость машины.

Топливный бак расположен перед передней осью и имеет емкость 600 литров.

Что касательно кабины, то она крепится к шасси в четырех точках с помощью резиновых сайлент-блоков и, конечно же, может откидываться. Кабина, кстати сказать, новой серии «DAF CF» с тремя сиденьями. Само собой разумеется, интерьер полностью отвечает требованиям правил ралли и условиям пустыни. Кроме того, на данный гоночный автомобиль установили дополнительную пепельницу, в связи с тем что пилот стал дымить гораздо больше, чем десяток лет назад.

Естественно, что на грузовике установлены все необходимые системы безопасности, такие, как

ремни безопасности для всех трех сидений и прочный откатный каркас.

С тех пор как DAF в последний раз участвовал в «Дакаре», в правилах очень многое изменилось. В восьмидесятые годы было гораздо больше свободы, и можно было подавать заявки на участие на так называемых прототипах. Например, легендарный «Турбо-Твин» того времени был оснащен двумя двигателями. Теперь это больше не разрешается. Сейчас правила даже требуют, чтобы двигатель был расположен над передней осью и чтобы расстояние от передней оси до маховика было не более одного метра. Даже на шины и то наложили ограничения. Более того, грузовик должен быть создан на основе серийной модели и собран из существующих деталей.

– Разработать такой грузовик, который отвечал бы всем ограничениям, но при этом обеспечивал бы необходимые характеристики, – это вызов, который наши разработчики охотно приняли, – рассказывает Мартъен де Лев, директор отдела разработки изделий фирмы DAF.

“ЛеTeX”
ТЕНТЫ, КАРКАСЫ
изготовление и ремонт
автопоездов под TIR
960 98 25, 593 12 36

Относительно рабочих характеристик грузовика прямых ответов не получено ни от DAF, ни от Яна де Руи. Кто-то осторожно сказал, что максимальная скорость 160 км/ч – не проблема. А учитывая полную массу машины, приближающуюся к девяти тоннам, 60% из которых несет передняя ось, ускорение и поведение на дороге должны быть хорошими. Однако это все, что было объявлено.

– Мы не хотим слишком высоких ожиданий, – говорит Мартъен де Лев. – Мы не участвовали в ралли уже тринадцать лет. Правила изменились полностью. На самом деле, мы рассматриваем это ралли как пробу. Главная задача для нас – достичь финиша...

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИФИКАЦИИ DAF CF85 FAV 4x4

Размеры и масса	
Общая длина	660 см
Общая ширина	250 см
Общая высота	330 см
Колесная база	440 см
Полная масса	примерно 9 т
Отношение нагрузок передняя/задняя ось (в нагруженном состоянии)	60/40
Трансмиссия	
Сцепление	однодисковое на керамической пластине диаметром 430 мм
Коробка передач	ZF 16S151 повышающая [overdrive] (0,84:1) – 16 передач
Раздаточная коробка	Stry VG1600/300 (0,89:1)
Оси	впереди и сзади оси Sisu с полным отношением 4,11:1

МАЛЕНЬКИЙ
ГИГАНТ
 БОЛЬШОГО
КЛАССА

Александр Евдокимов

Надо сказать, «доджевцы» рекламировали свое детище с размахом. Сначала у фирмы появился новый задиристый рекламный девиз: «Возьми жизнь за руль!». (Намек понятен, учитывая, что Ram переводится как «баран», голова которого еще и эмблема всего отделения Dodge). Затем DaimlerChrysler подключил к раскрутке новых моделей Dodge... группу «Аэросмит», которой «доджевцы» спонсировали гастроли по 48 городам Америки! А в августе для нового Ram даже устроили демонстрационное «турне» по 25 крупным американским городам. И все эти нешуточные затраты вполне оправданы, ведь речь



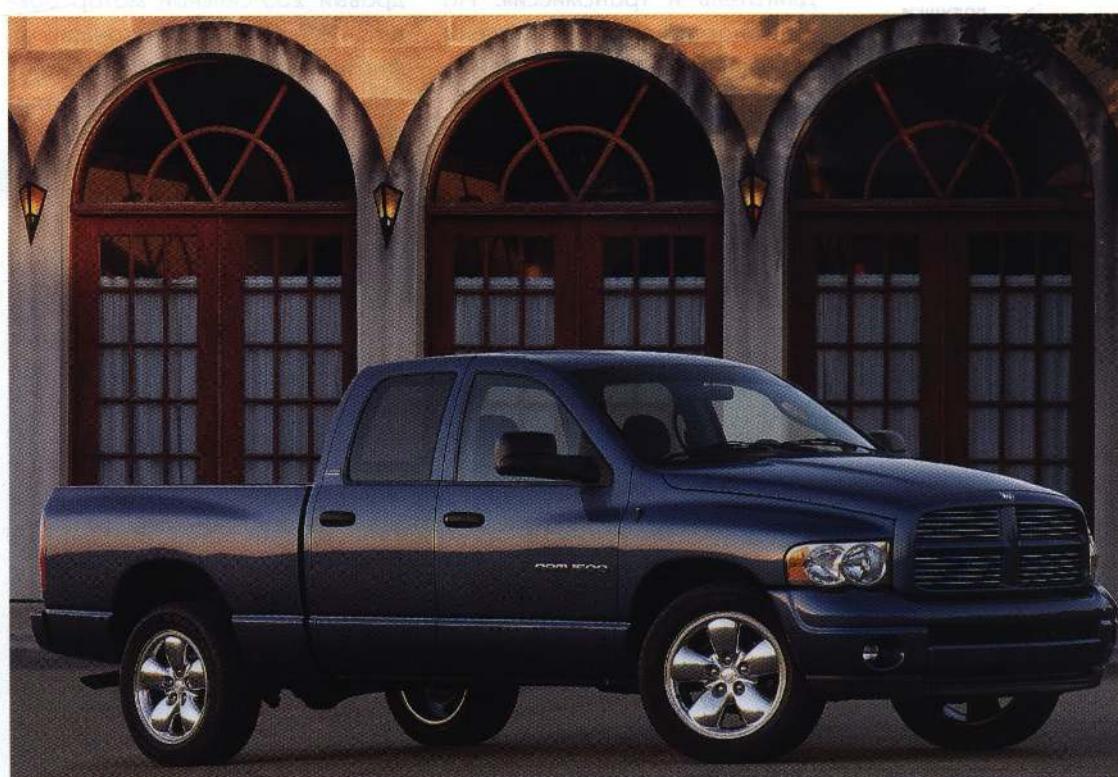
В 2001 году владельцы и поклонники легких грузовиков Dodge дождались наконец давно предвкушаемого события: фирма занялась обновлением своих полноразмерных грузовых пикапов серии Ram, последнее поколение которых выпускается с 1994 года. И первым представителем уже 2002 модельного года стал Dodge Ram 1500. Его официальная презентация состоялась на чикагском автосалоне еще 6 февраля 2001 года, а 24 июля с конвейера завода в Северном Сент-Луисе сошел первый экземпляр новинки. Наш журнал как-то обошел вниманием это событие, и сейчас, руководствуясь принципом «лучше поздно, чем никогда», мы возвращаемся к этой теме. Благо и повод есть подходящий: в ноябре ушедшего года наши коллеги из популярного американского автожурнала Four Wheeler присудили автомобилю титул «Пикап года».

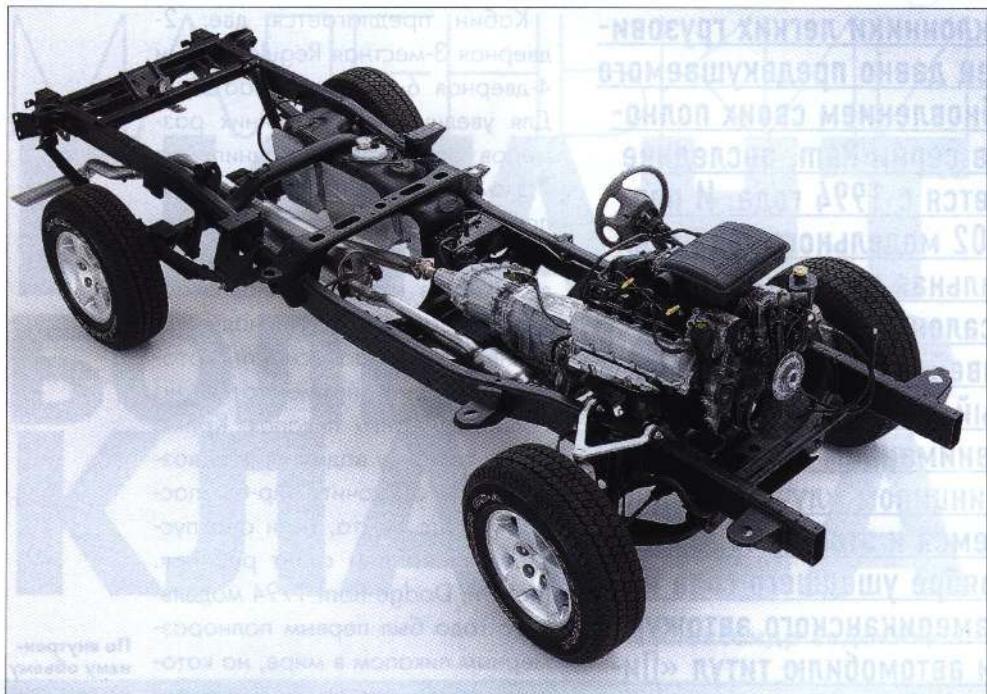
идет не о банальном легком обновлении, а о заново разработанном автомобиле, который совершает маленькую революцию в стане себе подобных. Недаром в описании модели постоянно повторяются слова «впервые» и «самый большой в классе»...

Итак, самая легкая модель «1500» открывает гамму больших пикапов серии Ram. (Кстати, в Штатах пикапы именно таких серий — у конкурентов это соответственно Ford F-150 и Chevrolet C/K1500 — чаще покупают как личное транспортное средство, совмещающее в себе комфорт легковушки, проходимость джипа и универсальность грузовика). Как обычно, предлагаются множество вариантов исполнения. Задне- или полноприводный пикап имеет три варианта колесной базы (3, 3,5 и 4 м) и кузова длиной 1,8 и 2,4 м. В зависимости от кабины, типа привода, двигателя и трансмиссии на машину можно взвалить от 657 до 838 кг груза при полных массах от 2867 до 3080 кг. Масса же буксируе-

мых грузов начинается с отметки 1517 кг, а в варианте с самым мощным двигателем Ram 1500 может тянуть 4-тонный прицеп при полной массе автопоезда больше 6 т.

По внутреннему объему двухдверная кабина — лидер среди конкурентов. Четырехдверная кабина теперь оснащается раскладной грузовой площадкой, скрытой под задними сиденьями.





Боковые подушки предлагаются как для длинной, так и для короткой кабин.

системой оснащен, пожалуй, лишь Jeep Grand Cherokee. Правда, покупателю придется доплачивать за эту опцию, да и предлагается она только на модификациях с «автоматом». Но все равно – какая забота о клиенте!

Двигатель и трансмиссия. На выбор покупателю предложены три бензиновых мотора семейства Magnum. Первым идет V-образный шестицилиндровый двигатель объемом 3,7 л и мощнос-

тью 215 л.с. Он стандартно ставится на заднеприводную версию с 2-дверной кабиной и заменяет старый 3,9-литровый агрегат в 177 л.с. Для 4-дверных вариантов и полноприводного пикапа с короткой кабиной теперь предлагается восемьцилиндровый 235-сильный мотор объемом 4,7 л. Ну а для «гонщиков» фирма специально оставила от старой модели свирепый 5,9-литровый V8 мощностью 245 л.с. и максимальным крутящим момен-



том 454 Нм. Пушечный разгон гарантирован!

Коробка передач тоже три. Пятиступенчатая «механика» – стандартное оборудование для моторов объемом 3,7 и 4,7 л. Если лень работать руками, можно заказать 4-ступенчатый «автомат» новой модели 45RFE. Вторая автоматическая КПП (модель 45RE) ставится только на 5,9-литровый Dodge, для которого механических трансмиссий не предусмотрено.

Раздаточная коробка предлагается в двух исполнениях: с механическим (рычагом) либо электронным (кнопками на панели приборов) управлением.

Шасси. Здесь, пожалуй, скрыты самые серьезные изменения. Заново спроектированная рама легче и благодаря оригинальным креплениям поперечных лонжеронов обладает повышенной жесткостью на скручивание, что положительно сказывается на управляемости. На случай аварии в раме предусмотрены специальные зоны деформации, которые, сминаясь, поглощают энергию удара.

В рулевом управлении вместо схемы винт-гайка теперь применяется более информативный и точный реечный механизм. Так что новый Ram по своему поведению на дороге уже почти вплотную подошел к уровню легкового автомобиля. Свой вклад в повышение комфорта и управляемости внесла и новая независимая передняя подвеска, которая теперь предлагается не только на заднеприводные варианты, как раньше, но и на Dodge с колесной формулой 4x4. Задний мост по-прежнему опирается на рессоры и газовые амортизаторы.

Согласно веяниям времени все тормоза у пикапа – дисковые. Причем по размерам это самые большие тормозные диски среди

конкурентов: передние имеют диаметр 336 мм, задние – 352 мм. Для сравнения: у легендарного суперкара Dodge Viper максимальный диаметр тормозных дисков – 330 мм! Комментарии, как говорится, излишни. Обуздатъ зверский потенциал тормозов водителю помогает АБС с системой распределения тормозных усилий в зависимости от загрузки пикапа. И опять же впервые в тормозах пикапа применяется устройство, аналогичное системе Brake Assist, которая уже применяется на легковых моделях концерна DaimlerChrysler. Распознавая экстренное торможение, машина как бы дожимает за водителя педаль тормоза, мгновенно выдавая всю мощность тормозной системы. Особенно ценна эта система для женщин или пожилых водителей, у которых часто не хватает сил как следует продавить педаль тормоза.

Видимо, желая окончательно добить потенциального покупателя, производитель предлагает для нового Ram еще и самую большую «обувь» в классе полноразмерных пикапов. (Надо же где-то размещать самые большие тормозные диски!) Так, размерность стандартной резины – 245/70R17. На заказ предлагаются уже 20-дюймовые алюминиевые диски с покрышками размером 275/60. Если же покупатель намерен облазить на Ram все окрестные леса и болота, на машину легко ставятся здоровенные внедорожные «катки» диаметром 34 дюйма!

Такой вот получился «маленький гигант». Правда, внушительные параметры новичка – не предел. Все только начинается. Ведь как уже говорилось выше, Dodge 1500 – самый «младший» из семейства пикапов Ram. И в этом же году должны появиться «старшие братья» – тяжелые ком-



мерческие серии 2500 и 3500. В общем, трепещите, соперники!

P.S. А в следующем номере мы расскажем о новых пикапах, которые демонстрировались на

прошедшем Детройтском автосалоне. Среди них, к примеру, умопомрачительный Dodge Ram 1500 с 10-цилиндровым двигателем от нового Dodge Viper...

Так выглядела старая модель.





Дмитрий ЗЛЕНКО

СИНДРОМ ДАЛЬТОНИКА

Аварии на дорогах случаются по разным причинам: в одних случаях – это вина водителей, к примеру, за руль садятся под «балдой», в других – пешеходы... Но еще, и довольно-таки часто, аварии случаются из-за светофоров. Да-да, эти трехглазые устройства, призванные предотвращать ДТП, частенько провоцируют их сами...

Известен такой случай, когда на регулируемом перекрестке произошла авария. Приехали инспектора ДПС, стали допрашивать очевидцев происшествия, в результате чего выяснилось: оба автомобиля двигались на зеленый свет. «Как так? Такого не бывает, — посчитали гибддэшники. — Одна часть пешеходов говорит правду, а другая — почему-то врет. Хотя, может быть, и не врет. Может, какая-то часть — дальтоники». Логика железная. Вот только какая именно часть страдает симптомами этой болезни? Выяснить это инспекторам, разумеется, не удалось, поэтому ДТП оформили как «обоюдку», т.е. оба водителя виноваты в случившемся. Участников этой аварии такое решение не удовлетворило и они подали в суд на... светофор. И чтобы вы думали? Суд признал-таки светофор виновником ДТП. Светофор работал, но как-то неправильно: сразу после зеленого включался красный и наоборот.

По всем правилам, прежде чем переключиться с зеленого на

красный, должен шесть раз мигнуть желтый. Признаться, на московских улицах я такого правила светофора не встречал. Максимум, подмигнет раза два-три и переключается. Именно так и происходят аварии: один думал, что успеет проскочить, другой — что проскачивать никто не будет. Ну а затем начинаются разборки на тему «кто кого должен был пропустить». В таких спорах, как правило, обоих участников признают виновными в случившемся.

Если бы светофоры работали чуточку иначе, то спорных ситуаций не было бы и вовсе. Решение проще пареной репы и, что главное, технически осуществимо. В таком режиме вот уже добрый десяток лет работают светофоры на Западе. В течение 5 – 6 секунд для всех потоков движения горит красный свет. Т.е. движение полностью остановлено. Спорной ситуации в случае аварии быть не может. Тут уже никто не скажет, что я проезжал перекресток на желтый, а этот, гад, меня не пропустил.

Почему в таком режиме не работают светофоры у нас, инспектора ДПС объясняют по-детски просто. Пробки, мол, будут и все такое... Замечу, что пробки образуются, как правило, из-за аварий или опять-таки из-за работы светофора. Пробок можно было бы избежать, если корректировать работу светофоров с учетом загруженности улиц.

На самом деле, мер, с помощью которых можно избавиться от пробок и сократить количество ДТП, пруд пруди. Но по всей видимости, и пробки и аварии кому-то очень выгодны.

P.S. Редакция журнала «Автотрак» просит ГИБДД Москвы провести вместе с нами эксперимент: на трех самых аварийных перекрестках столицы сроком на один месяц установить работу светофоров в режиме пятисекундного красного света для всех участников движения. Результаты эксперимента мы непременно опубликуем на страницах нашего издания.

**Магазин на 47 км МКАД. E-mail: gok@dol.ru.
Тел.: 937-9610, 502-9675. Факс: 231-1634**

Запасные части

для большегрузных автомобилей,
прицепов, автобусов
импортного производства



А. Новиков

«ЯАЗ-210»: последний ярославский медведь

А так
выглядели
тяжелые
грузовики
ЯАЗ-200
выпуска
1956 –
1958 гг.
Фото
автора

В годы первых послевоенных пятилеток советский автопром пошел по пути специализации. Изготовление на одном заводе грузовиков, самосвалов, автобусов, двигателей, коробок передач, мостов оказалось совершенно невыгодным, потому что подобная универсальность отражалась на качестве и количестве продукции далеко не лучшим образом. Вследст-

вие таких причин Ярославский автомобильный завод передал производство двухосных грузовиков ЯАЗ-200 в Белоруссию, в Минск, и сконцентрировал все усилия на изготовлении тяжелых трехосных машин и дизельных двигателей. Первые образцы нового ЯАЗ-210 были воплощены в металл уже в апреле 1948 г. Аналогом самого мощного послевоенного советско-

В 1947 г. конструкторы Ярославского автозавода спроектировали еще один автомобиль, намного мощнее двухосного ЯАЗ-200: двенадцатитонный трехосный ЯАЗ-210 с шестицилиндровым дизелем в 165 л.с., ставшим последним из могикан уходящей эпохи ярославских грузовиков. Следующая разработка – ЯАЗ-219 начала жизнь на Украине, в Кременчуге.



го грузовика, следуя традиции, стал американский тягач Diamond T-980 с шестицилиндровым дизельным мотором GMC модели «6-71» мощностью 169 л.с., поставлявшийся в нашу страну по ленд-лизу и использовавшийся для буксировки полуприцепов-тяжеловозов, перевозивших танки по шоссейным дорогам.

В качестве силового агрегата для ЯАЗ-210 там же, в Ярославле, был создан шестицилиндровый двухтактный дизель «ЯАЗ-206 А» рабочим объемом 6970 см³ и мощностью 165 л.с. при 2000 об/мин. Он комплектовался пятискоростной коробкой передач. Крутящий момент к двум задним ведущим мостам передавался двумя карданными валами через двухступенчатую раздаточную коробку. Таким образом, трансмиссия обеспечивала десять ступеней изменения тягового усилия на ведущих колесах. Поскольку при перекатывании через дорожные неровности колеса среднего моста относительно колес заднего могли проходить в один и тот же момент разные пути, во избежание возникновения дополнительных нагрузок и возникавших при этом поломках в раздаточную коробку был введен межосевой дифференциал. Однако если один из ведущих мостов буксовал, попадая на скользкий грунт, то связанный с ним через этот механизм другой ведущий мост не получал тягового усилия. Чтобы устранить этот недостаток, впервые в практике советского автомобилестроения в межосевой дифференциал ЯАЗ-210 была введена зубчатая муфта, перемещая которую — через систему тяг — водитель мог блокировать действие межосевого дифференциала.

Большегрузные трехосные ЯАЗ-210 приводились в движение дизелем ЯАЗ-206, который на 90% был унифицирован с ЯАЗ-204. Однако оба эти двухтактные дизели с непосредственным впрыском топлива и приводными нагнетателями оказались для отечественных условий эксплуатации далеко не идеальными. Формально,



1



2

они имели неплохие удельные показатели, но им была присуща значительная масса (5,5 – 7,8 кг на л.с.), они требовали высокой культуры обслуживания, имели относительно небольшой моторесурс. В 1954 г. в НАМИ провели совещание по усовершенствованию дизельных двигателей с участием потребителей, на котором был сделан вывод, что двухтактный принцип работы дизельного двигателя

отстает по всем показателям от четырехтактного и будущее должно принадлежать именно четырехтактным дизельным силовым установкам. Но к сожалению, до самого конца производства на всех ЯАЗ-210 устанавливались дизели, работающие по двухтактному циклу.

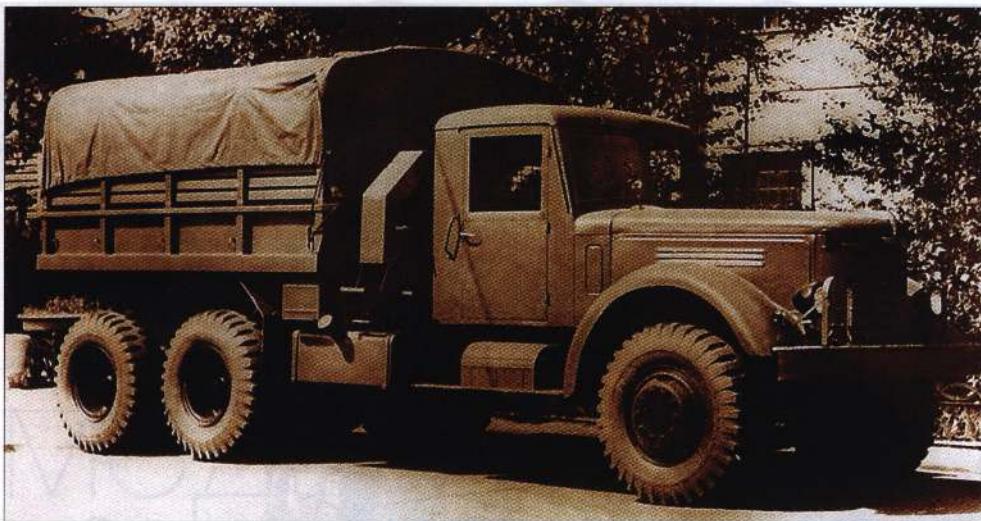
Первоначально планировалось также оснащать ЯАЗ-210 форсированным вариантом дизеля ЯАЗ-206 мощ-

1. Первый опытный образец 12-тонного автомобиля ЯАЗ-210 на фоне завода управления ЯАЗ, 1948 г.
Фото из архива А.С. Исаева

2. Первый опытный образец автомашины-вездехода ЯАЗ-214 был построен в 1951 г.
Фото из архива Ю.А. Долматовского

3. «Ярославские медведи» покидают заводскую территорию. Снимок сделан в 1956 г.
Фото из архива А.С. Исаева





1. Балластные тягачи ЯАЗ-210Г выпуска 1955 – 1958 гг. отличались кузовом для балласта и усиленными ребрами.

Фото из архива Ю.А. Долматовского

2. Трехсторонние автомобилесамосвалы на шасси ЯАЗ-210Е строились и автокомбинациями «Главмосавтотранса».

Этот самосвал работал на строительстве гостиницы «Россия», 1967 г.

Фото автора

нностью 215 л.с., но из-за производственных сложностей машины комплектовались 165-сильными дизелями.

Наряду с базовой моделью ЯАЗ-210 с деревянной платформой, борта которой состояли из двух секций, а средние упорные стойки были стянуты цепью, исключавшей прогиб бортов под давлением груза, выпускалась еще одна модификация автомобиля, называвшаяся ЯАЗ-210А, с лебедкой, металлическим кузовом и высокими решетками на бортах. Она была тяжелее базовой модели: снаряженная масса ЯАЗ-210А составляла 11 840 кг против 11 300 кг у обычного грузовика. Он имел длину 13 200 мм и большой радиус поворота, поэтому использовался главным

образом для магистральных перевозок крупногабаритных грузов. ЯАЗ-210А мог буксировать прицеп общей массой 15 т, развивая скорость 55 км/ч, а запас топлива в двух его баках составлял 450 л.

Вместе с бортовыми грузовиками выпускался так называемый балластный тягач ЯАЗ-210Г с металлической грузовой платформой для буксировки прицепов-тяжеловозов полной массой в 40 000 кг и развивавший скорость, с балластом массой 8 т в кузове, до 45 км/ч. Расход топлива при этом достигал 140 л солярки на 100 км. На многих балластных тягачах позади кабины устанавливалась мощная лебедка – трос от которой мог выводиться как вперед, так и назад, – приводимая от

двигателя автомобиля посредством коробки отбора мощности. Она была незаменима при затягивании тяжелых грузов на прицеп-тяжеловоз, например экскаваторов, асфальтовых катков, гусеничных тракторов, которые по каким-то причинам не могли заезжать на него своим ходом.

Также в номенклатуре модификаций ЯАЗ-210 был седельный тягач ЯАЗ-210Д, оборудованный опорно-сцепным устройством с автоматическим замком и шлангом для питания воздухом тормозной системы полуприцепов. Такие седельные тягачи в основном буксировали полуприцепы-топливозаправщики ТЗ-16, использовавшиеся для заправки новых пассажирских самолетов «ТУ-104». Также эти седельные тягачи буксировали полуприцепы-автогудронаторы Д-375, работавшие по заливке гудроном швов на строительстве автомобильных дорог. И конечно, очень многие ЯАЗ-210Д работали в сцепе с двухосными полуприцепами-тяжеловозами МАЗ-5203, рассчитанными на транспортировку крупногабаритных грузов. Этот полуприцеп имел балансирную подвеску колес без упругих элементов, откидные трапы для возможности погрузки и выгрузки самоходных машин. Он не являлся универсальным, а был рассчитан только для транспортировки определенных грузов: бульдозеров, экскаваторов, ректификационных колонн. МАЗ-5203 стал первым серийным советским полуприцепом-тяжеловозом. При подведении подкатной тележки он мог работать как прицеп и буксировался балластным тягачом ЯАЗ-210Г. Седельные тягачи ЯАЗ-210Д, из-за опять же ограниченных производственных возможностей, выпускались в очень небольших количествах.

Рост крупного промышленного и гидротехнического строительства в СССР, развитие открытых разработок полезных ископаемых вызвали к жизни создание большегрузных автомобилей-самосвалов ЯАЗ-210Е и позднее ЯАЗ-218. Первый был унифици-



рован по шасси с балластным тягачом ЯАЗ-210Г. Его самосвальный кузов впервые в отечественной практике имел защитный козырек над кабиной водителя, не имел заднего борта, а боковые борта были усилены восемью наружными ребрами. Опрокидывающий механизм состоял из телескопического гидроподъемника, шестеренчатого насоса, бака с рабочей жидкостью и трубопроводов с гибкими шлангами. Подъемник имел три выдвижных звена, а насос и коробка отбора мощности представляли единый агрегат, установленный на раздаточной коробке. Самосвалы ЯАЗ-210Е успешно эксплуатировались на строительстве крупных гидроэлектростанций, на лесоразработках, в горнорудных карьерах. И не только в нашей стране, а почти на всех континентах, в 39 странах мира: в Аргентине и на Кубе, в ОАР, Индии, ДРВ и многих других странах можно было встретить ярославских богатырей.

Другая машина – трехсторонний автомобиль-самосвал ЯАЗ-218 – появилась в 1957 г. Он предназначался для использования на строительстве крупных гидротехнических сооружений, в металлургической промышленности и на других объектах для транспортировки скальной породы и влажных грунтов. Его кузов мог опрокидываться как на боковые стороны, так и назад, что позволяло использовать ЯАЗ-218 с прицепами-самосвалами. Однако скорый переход ярославского автозавода на выпуск только двигателей положил конец этой интересной машине.

Из специальных автомобилей, строившихся на шасси ЯАЗ-210, следует отметить полноприводные дизель-электрические автомобильные краны К-104, грузоподъемностью 10 т, выпускавшиеся Камышинским автокрановым заводом и находившие широкое применение на различных промышленных и строительных объектах, а также на базах и складах с большим количеством операций по переработке грузов.



Седельный тягач ЯАЗ-210Д с полуприцепом-гудронатором «Д-375» на только что построенной МКАД, 1963 г.
Фото автора

Очень много специальных машин на шасси ЯАЗ-210 для разведки и добычи нефти работало на нефтепромыслах: здесь и смесительные установки, и агрегаты для усвоения и ремонта нефтяных скважин, и нефтепромысловые автоцистерны, включая установки для кислотной обработки скважин, и брустено-насосные компрессорные установки, плюс специальные мощные пожарные автомобили для тушения горящей нефти и газа.

Проектирование полноприводного автомобиля-вездехода ЯАЗ-214 с колесной формулой 6x6 началось вместе с освоением дорожных модификаций, а первые опытные образцы таких машин завод построил в 1951 г., однако начать их серийное производство смог только в 1957-м. Его оснащали модернизированным двухтактным дизелем «ЯАЗ-206Б» мощностью 205 л.с., что позволяло машине перевозить по бездорожью 7 т груза и преодолевать подъемы крутизной до 30 градусов.

Проведенная в конце 1957 г. модернизация всех выпускаемых моделей ярославских автомобилей повысила их экономичность и надежность. Просторнее стали новые трехместные кабины, изменилась передняя облицовка, возросла надежность тормозов, облегчилось управление. Усовершенствованные автомобили получили новые индексы: бортовой грузовик – ЯАЗ-219, седельный тягач – ЯАЗ-221, самосвал – ЯАЗ-222.

Очередной этап специализации отрасли, пришедшийся на конец 50-х, положил конец выпуску автомобилей на Ярославском заводе, было решено сосредоточить все усилия на производстве двигателей, а автомобили передать на «КрАЗ» в Кременчуг. В 1958 г. Ярославский автомобильный завод переименовали в моторный. Впоследствии он объединился со своими смежниками. Сегодня это объединение, поставляющее мощные дизельные двигатели для тяжелых грузовиков и автобусов, называется «Автодизель».

Технические данные автомобиля ЯАЗ-210

Годы выпуска	1951 – 1958
Число мест в кабине	3
Грузоподъемность, кг	12 000
Двигатель, тип	«ЯАЗ-206» двухтактный дизель с непосредственным впрыском и прямоточной продувкой
Число цилиндров	6
Рабочий объем, см ³	6970
Степень сжатия	16,0
Мощность, л.с.	165
Число передач	5
Головная передача	коническая и цилиндрическая пары
Размер шин	12.00-20
Колесная база, мм	5750
Собственная масса в снаряженном состоянии, кг	11 300
Максимальная скорость, км/ч	55
Расход топлива, л на 100 км пути	65
Количество построенных, шт.	12 600

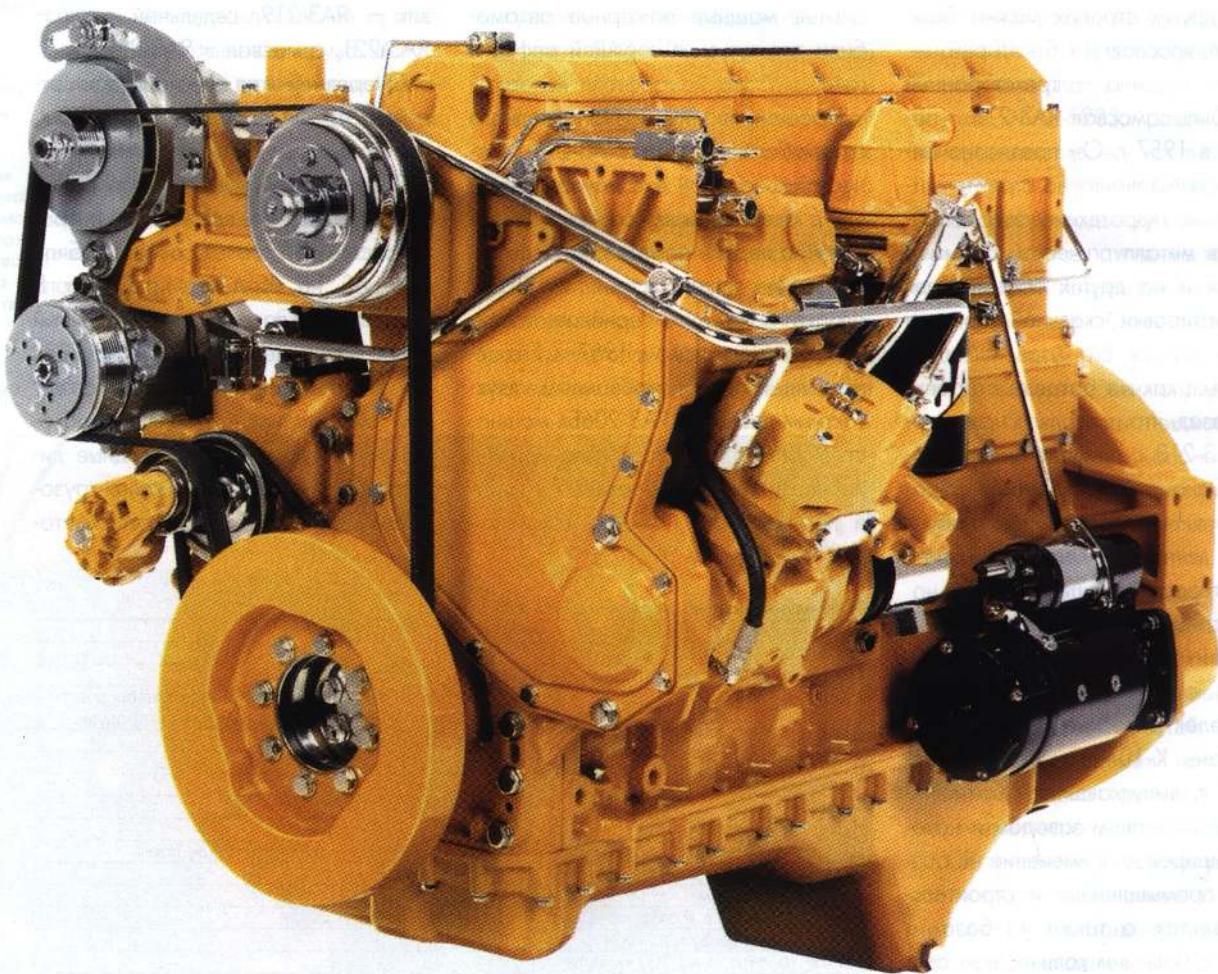
CATERPILLAR®

Александр Евдокимов

В конце октября 2001 года автобусный холдинг «РусАвтоПром» совместно с московским представительством компании Caterpillar провел семинар по вопросам «изменения структуры пассажирских перевозок».

В ходе конференции, на которой кроме журналистов и представителей заводов присутствовало много работников автотранспортных предприятий, вновь затрагивалась давняя проблема износа и сокращения автобусного парка страны, к которой «РусАвтоПром» уже привлекал

внимание своим летним автопробегом («Автотрак» № 3, 4, 2001). Кроме этого, в рамках программы обновления автобусного парка гостям семинара были представлены модели автобусов разных классов. ПАЗовцы вновь презентовали междугородний автобус среднего класса 4230 «Аврора».



ра» с салоном повышенной комфортности. Представители Голицынского автобусного завода показали большой сочлененный городской автобус АКА-6226 и междугородний ГолАЗ-4244 на шасси Daewoo-Avia, который демонстрировался еще на московском автосалоне 2000 года.

Одним же из самых интересных именно для работников автотранспортных организаций, на наш взгляд, стал отчет специалистов «ЛиАЗ» и фирмы Caterpillar о результатах почти 7-летнего опыта эксплуатации ликинских автобусов с дизелем серии Cat 3116. Этот мотор, напомним, начали серийно ставить на ЛиАЗ-5256 с 1994 года. Сейчас выпущено уже 1000 автобусов с американским двигателем, а в сентябре 2001 года был подписан очередной контракт на поставку «ЛиАЗу» еще 500 таких двигателей.

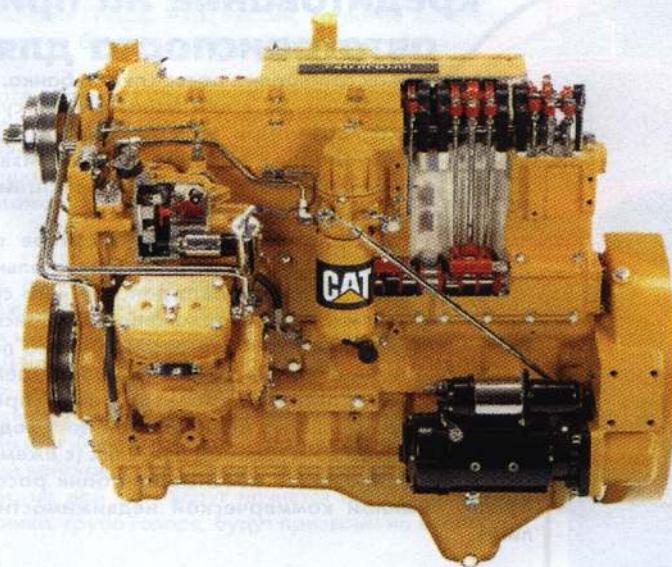
Cat 3116 – шестицилиндровый 6,6-литровый турбодизель мощностью 230 л.с. и крутящим моментом 877 Нм при 1560 об/мин, заменяющий аналогичный по мощности, но больший по массе и габаритам «камазовский» силовой агрегат объемом 10,85 литра. Разработанный совместно с инженерами General Motors для тяжелых условий работы, Cat 3116 оснащен насос-форсунками, отвечает нормам токсичности Евро-2 и имеет ресурс 700 тыс. км. Мотор также отличается умеренным расходом топлива: 27–29 л/100 км с механической КПП и 32–35 литров в варианте с «автоматом» при интенсивном режиме движения.

За годы эксплуатации совместно с ликинскими инженерами в конструкцию двигателя и автобуса внесли более 40 изменений, так как нареканий от эксплуатационников, честно говоря, хватало. Так, были претензии к слишком большой масляной системе

емкостью 35 литров. Вызвано это тем, что этому мотору требуется масло не ниже уровня CF4 или CG4 по классификации API, которое в условиях трудностей с финансированием весьма дорого для автопарков. Поэтому объем системы был уменьшен до 25 литров путем установки нового поддона без дополнительной емкости. Также был установлен более надежный стартер с усиленным пусковым реле. С учетом замечаний водителей и ремонтников в более доступные места перенесены маслозаливная горловина и насос ручной подкачки топлива. Были доработаны патрубки турбокомпрессора, которые растрекивались из-за высокой температуры работающего агрегата и пропускали давление. Кроме этого, были решены проблемы со сцеплением и приводом управления подачей топлива, вызванные некачественными приводными тросами Морзе.

В заключение представитель Caterpillar особо подчеркнул, что такой сложный, прецизионно работающий двигатель, созданный с использованием передовых технологий, требует соответствующего и своевременного обслуживания с применением только ори-

гинальных запчастей и расходных материалов. В автопарках же на этом часто пытаются сэкономить, что в итоге выливается в еще большие убытки. Например, только «каперпилларовские» масляные и топливные фильтры имеют предохранительный клапан, не дающий доливать в него масло или солярку при установке. Сделано это для исключения заливания в фильтр грязного масла или топлива. На «неоригинале» же таких клапанов, как правило, нет и загрязненный «долив» уходит в двигатель, НЕ ФИЛЬТРУЯСЬ, со всеми вытекающими отсюда последствиями. Так, попавшая в солярку вода или грязь быстро приканчивает чувствительные к чистоте топлива насос-форсунки, каждая из которых стоит по \$240. Не меньший вред наносит двигателю использование дешевого масла не соответствующего качества и применение в охлаждающей системе воды вместо тосола, что тоже нередко практикуется на автотранспортных предприятиях. Да, необходимые фирменные запчасти недешевы. Но лишь в случае их использования производитель гарантирует безотказную работу мотора на весь срок его службы.



■ 20 декабря на ОАО «Автодизель» состоялось очередное собрание дилеров

Генеральный директор ОАО «Автодизель» В.Е. Савельев подчеркнул в своем выступлении перед собравшимися дилерами, что планы на 2001 год «не гладко, но выполнены». Объем производства вырос на 14%, составив в этом году 58 тысяч двигателей. В ряду причин, вызвавших сложности с дальнейшим наращиванием объемов производства, была названа неготовность МАЗа к производству новых автомобилей, на которых устанавливается двигатель Евро-2 в количествах, предусмотренных совместной российско-белорусской программой дизелизации. Кроме того, Савельев В.Е. упомянул о низкой покупательной способности потребителей, для которых удорожание мазовской техники с двигателями Евро-2 на 25 – 30% грозит невозможностью ее приобретения. Россия в 2004 году должна полностью отказаться от выпуска техники с параметрами Евро-1, выйдя на 100%-ный показатель соблюдения требований «экологической чистоты» по Евро-2. Заявки на 2002 год, поступившие на ОАО «Автодизель», существенно отличаются от предыдущего года по востребованной номенклатуре двигателей: на 13 – 14% вырос спрос на наддувные двигатели с показателями Евро-2.

В ходе совещания было отмечено, что в ближайшее время следует большее внимание уделять продвижению в регионы, опираясь на предоставление дилерами комплекса гарантитно-сервисных услуг. Качественные сервисные центры без увеличения количества дилеров – вот путь развития дилерской сети ОАО «Автодизель», который будет реализовываться в ближайшем будущем.



■ «Говорящие» шины

Производитель шин Nokian Tyres выпустил покрышки для грузовых автомобилей с сенсором. Теперь данные о температуре и внутреннем давлении покрышки выводятся в кабину водителя. В случае отклонения от нормы звуковой сигнал напомнит ему о необходимости проверить состояние покрышки. Ведь водитель не всегда вовремя может заметить разгерметизацию колеса прицепа или ведущей оси, что часто становится причиной аварий.



■ «Петровский народный банк» внедряет кредитование на приобретение автотранспорта для частных лиц

Как сообщили в пресс-службе банка, кредиты выдаются частным лицам на срок от 6 месяцев до 2 лет. Минимальная сумма кредита установлена в размере 2 тыс. долларов. При этом величина кредита не может превышать 70% стоимости автомобиля иностранного производства или 60% отечественного. Банком установлены следующие процентные ставки: от 15% годовых в валюте и от 25% годовых в рублях.

Приобретаемое транспортное средство оформляется в залог в качестве обеспечения кредита. Обязательным условием для получения кредита на приобретение автотранспортного средства является комплексное страхование, включающее страхование гражданской ответственности перед третьими лицами, каско-страхование автомобиля на полную его стоимость, а также страхование жизни и потери трудоспособности заемщика.

«Петровский народный банк» предоставляет частным лицам кредиты на потребительские цели на срок до 1 года. Процентная ставка – от 16% годовых в валюте и от 25% годовых в рублях (с ежемесячным погашением кредита и процентов по нему). В качестве обеспечения банк рассматривает залог автотранспорта, ценных бумаг, нежилой коммерческой недвижимости, а также поручительство юридического лица.



■ По железной дороге Воронежской области будет ходить рельсовый автобус

Новый вид транспорта в Воронежской области должен взять на себя малолюдные участки железной дороги.

Этот вид пригородного общественного транспорта прошел испытания в Воронеже. Как сообщили в отделе общественных связей Юго-Восточной железной дороги, рельсовый автобус представляет собой нечто среднее между трамваем, автобусом и электричкой.

Автобус (РА-1) разработан на мытищинском ЗАО «Метровагонмаш» и представляет собой одиничный вагон без локомотива. Он способен развивать до 80 км/ч. В его конструкции использован дизельный двигатель. Салон автобуса оборудован 64 мягкими креслами, а кабина машиниста полностью компьютеризирована. Это позволяет выбирать оптимальный режим движения и избегать резких рывков.

■ Создано некоммерческое партнерство «Тверские автобусные перевозки»

Предприниматели и водители автобусов, работающие на маршруте Тверь – Москва – Тверь, объединились под эгидой некоммерческого партнерства «Тверские автобусные перевозки». И сейчас организация помогает решать все возникающие административные и технические проблемы на маршруте.

Автобусное сообщение с Москвой существует в Твери всего несколько лет, но большинство жителей Твери, да и области уже не могут представить себе другого способа добраться до столицы. Сейчас почти ежедневно на линию Тверь – Москва – Тверь выходит около 40 автобусов, пассажиропоток постоянно увеличивается – это заставляет руководство партнерства уделять особое внимание повышению уровня обслуживания пассажиров. И ближайшая перспектива на маршруте – это обновление подвижного состава. Планируется полностью исключить как технически устаревшие автобусы марки «Икарус» и заменить их на современные автобусы ведущих мировых производителей, таких, как «мерседес» и «вольво».

«Автобусы будут вместимостью 50 пассажиров, – заявил заместитель директора по перевозкам НП «ТАП» Игорь Грибов, – теплые зимой, многие будут обустроены кондиционерами, что очень важно для лета».



■ Внедорожники российского производства будут поставлены на воинский учет

В региональные подразделения Государственной инспекции по безопасности дорожного движения поступило указание Главного управления ГИБДД МВД России, согласно которому внедорожники российского производства должны быть поставлены на воинский учет. Делается это на случай войны.

«Постановке на учет в военном комиссариате подлежат следующие транспортные средства, принадлежащие физическим лицам: легковые автомобили повышенной проходимости (полноприводные) отечественного производства, грузовые автомобили и специальные автомобили на шасси, грузовые автомобили всех марок, прицепы, полуприцепы к ним, автомобильные краны, автобусы и мотоциклы тяжелого класса с коляской».

Иными словами, владельцы «узлов» и «нив», основных и, пожалуй, единственных в России внедорожных марок, должны будут зарегистрировать свои автомобили в военкоматах. А вот те граждане, которые передвигаются по городским дорогам исключительно на джипах иностранного производства, могут не беспокоиться – на их авто указание ГИБДД России не распространяется.

«Ничего необычного в указании Главного управления ГИБДД России нет, – пояснили в автоинспекции. – Просто именно сейчас было решено внести изменения в документ «Об утверждении перечней техники, гужевого и выручного транспорта, предоставляемых организациями и гражданами войскам», утвержденный Министерством обороны еще в 1999 г. Таким образом, если, не дай Бог, вдруг начнется война, то все зарегистрированные в военкоматах внедорожники, грубо говоря, будут призваны на воинскую службу».



ЛЕСТНИЦА

В НЕБО

Дмитрий ЗЛЕНКО, фото автора

Философы считают, что есть три явления, на которые человек может смотреть бесконечно долго: на огонь, на воду и на то, как работают другие. Все эти явления можно одновременно наблюдать на пожаре. Когда я был маленьким, но уже не писался, мы с друзьями нарочно поджигали помойки, дабы посмотреть на работу пожарных. Нас завораживали красно-белые машины с синими мигалками и пронзительными сиренами. Завораживали люди в черных спецкостюмах и белых касках... Для нас они были героями. Мы наблюдали за ними и восхищались – нам безумно хотелось быть похожими на них. Мы мечтали о том, что, когда вырастим, непременно станем пожарными... Увы, но это так и осталось мечтами.



Как говорят в народе, пожар – страшнее вора. Спорить с этим утверждением бессмысленно. Даже самый злостный ворюга хотя бы стены оставляет, а пожар «возвращает» все – вплоть до стен.

Не так давно мне посчастливилось провести боевое дежурство с людьми, профессией которых я восхищался в детстве, впрочем, продолжаю восхищаться и по сей день. Но сейчас я восхищаюсь ими совсем иначе, без детских соплей умиления. Рисковать собственной жизнью в наше время за зарплату в... полторы(!) тысячи рублей – это, знаете ли, поистине героический поступок.

Итак, противопожарная часть №76 города Москвы. Пятничный вечер.

– Ты правильно сделал, что пришел к нам в пятницу, – обращается ко мне Володя, командир смены. – В пятницу по статистике больше всего пожаров. Сейчас еще только пять часов – рано. Работа начнется с восьми, а пока пойдем, технику нашу посмотрим...

Техника – самая обычная: два ЗИЛа, КамАЗ и две Iveco. Мудрено-го ни в ходовой части, ни в двигателе нет. Единственное, пожалуй, что заслуживает внимания, – это оснастка автомобиля Iveco лестницей. Львиную долю района Люблинно и Марьино, где, собственно говоря, и располагается пожарная часть №76, составляют высотки, поэтому без длинной лестницы никуда. Для демонстрации работы Iveco вывезли из гаража и стали приводить ее в «боевое» состояние.

– Чтобы привести лестницу в рабочее положение, нужно примерно, минут двенадцать, – поясняет Володя. – Почему так много? На самом деле, на ее сборку времени должно уходить раза в два меньше, но у нас недокомплект личного состава, поэтому водителю приходится делать все одному.



— Неужто иссякли романтики, желающие работать в противопожарной охране?

- Рисковать жизнью за полторы тысячи рублей — на это не каждый способен. Работать пожарным идут, действительно, только романтики. Раньше солдат-срочников привлекали «воевать» с огнем. Но наше правительство посчитало, что противопожарная охрана должна полностью перейти на профессиональную основу... Я сам, к слову, в противопожарной охране оказался благодаря армии. Прослужил два года в рядах противопожарной охраны и так в ней остался. Привык...

За то время, пока мы общались с Володей, лестницу собрали...

— Ну что? Хочешь уйти в небо? — с улыбкой интересуется Володя. — Имей в виду, высота примерно сорок — сорок пять метров.

Разве мог я отказатьсь от столь заманчивого предложения? Конечно, нет. Смутило меня одно — вскарабкиваться в поднебесье придется на своих двоих, вернее, учитывая конструктивные особенности лестницы, на своих четырех... Но Володя меня утешил:

— Лестница оснащена подъемником, говоря проще, лифтом... Правда, раза четыре случалось, что он (лифт) на пожаре отказывал. Приходилось карабкаться пешком, а ты это представь: в амуниции да еще с брандспойтом наперевес...

Доехали до самого верха. Порывы ветра раскачивают нас из

стороны в сторону, и в какой-то миг мне показалось, что мы падаем.

— Сегодня ветер еще не самый сильный. Иной раз так качает, что даже и не знаешь, то ли пожар тушить, то ли держаться обеими руками за поручни.

Осмотрев окрестные достопримечательности, мы потихоньку сползли вниз...

— Не во всяком дворе с такой штукой можно расположиться, — делясь впечатлениями с водителем.

— Это точно, — соглашается он. — Дворы наши страшно захламлены. Не везде проехать можно, не то чтобы развернуться. То машину кто-то черт-те как поставил, то ракушка мешается, то деревья... Не раз были случаи, когда приезжали, а сделать ничего не могли. Видим, как горит квартира, скажем, на 15 этаже, а лестницу подать не можем...

Ожидать вызов мы пошли в диспетчерскую. Небольшое холодное помещение, в котором сидит молодая девушка. На столе у нее два телефона и четыре рации, из которых то по очереди, то хором

доносятся переговоры пожарных, милиции и «скорой».

...Время перевалило далеко за восемь, а звонка о пожаре еще ни одного не было.

— Странно, обычно в это время мы только и ездим с пожара на пожар. А сегодня что-то странное творится, даже помойки нигде не горят, — удивляется Володя.

— А ты помнишь свое первое дежурство?

— Такое не забудешь. Мы с товарищем мирно листали журнал. Раздается сирена — поступил звонок о пожаре — и мы бежим к трубам, по которым съезжают со второго этажа в гараж. Я спустился удачно, а вот товарищу повезло меньше. Видать от волнения — все-таки первый выезд — он промахивается мимо трубы и с жутким криком летит вниз. На пожар он, конечно, не поехал — сломал обе ноги... Кстати, как сейчас помню, тушили мы тогда продуктовый магазин. По сути, когда мы приехали, там уже тушить было нечего. Сгорело практически все. Меня направили осмотреть помещение на наличие людей. Иду в глубь магазина, глаза дым режет, дышать тяжело... У меня в тот момент мысль мелькнула, что в таком чаде задох-





нулось все живое. Только я об этом подумал и вдруг слышу, меня зовет загробный, почти что нечеловеческий голос. Я от страха оцепенел. Затем смотрю, из дыма качающейся походкой идет мужик.

Лицо чернющее, одежда драная... Подходит ко мне и говорит: «Слышь, браток, пойдем со мной. Ты мне фонариком посветишь. У меня там пол-литры осталось...»

— Слушай, а приметы у пожарных какие-нибудь есть?

— Пожалуй, только одна. Когда заступаешь на дежурство, нельзя чистить сапоги. Ни перед дежурством, ни во время. Если сделаешь это, то дежурство будет очень тяжелым... К нам несколько лет назад пришел новенький. Приметы этой не знал, ну и начистил сапоги. Причем начистил, как говорится, от души. Как раз в эту смену загорелся Московский шинный завод...

И вот, наконец, долгожданный звонок, извиняюсь за кощунство. Простоявший весь день в холодном гараже ЗИЛ с трудом завелся и тут же, без всяких прогревов поехал на пожар. Двигатель совсем холодный — машина брыкается, дергается, делает все, что угодно, но только не едет.

— Давай быстрее! — подбадривает водителя Володя.

— Я тебе не фокусник. Итак гашетка в полу, — отвечает тот.



На перекрестке загорелся красный свет и мы останавливаемся.

— Не понял, а почему мы остановились, — недоумеваю я. — Ведь же мы едем на спецтранспорте.

— Инструкции не позволяют. Даже если спешим на пожар, мы не имеем права двигаться со скоростью выше 40 км/ч и проезжать на запрещающий сигнал светофора.

— Кстати, все хотел спросить, машины вам часто меняют?

— Машины меняют только в тех случаях, когда они совсем не ездят. Но таких случаев не бывает, поскольку любую поломку нас обязывают чинить. Часто ли приходится чинить? Да без конца. Машина-то эксплуатируется в экстремальных режимах, особенно зимой. Гараж стапливаются плохо, температура примерно такая же, как и на улице. Машина, значит, весь день стояла, потом как только вызов, она тут же срывается с места [времени на прогрев двигателя нет], и водитель выдавливает из нее все соки. Новая машина при таких условиях превращается в старую меньше, чем за год. Чаще всего ломается КПП [нужно учитывать, что машина груженая (бак с водой)], сыплется подшипник сцепления, начинают пропускать поршневые кольца...

Помимо того, что она ломается часто, она вообще не приспособлена для противопожарных целей. Плохая система отопления бака с водой. Он подогревается за счет отработавших газов, что на коротких расстояниях совсем не эффективно. За то время, которое мы тратим на путь от части до объекта, машина сама не успевает прогреться, не то чтобы нагреть бак. Сколько раз у нас было, приезжаем тушить, а вода не льется.

К тому же отопление салона отвратительное. Вернее, его вообще нет. После тушения пожарный промокает весь насквозь и ему хочется согреться в машине.

А в машине холоднее, чем на улице. Воспалением легких редкий пожарный не болел... А простуда — это вообще наше профессиональное заболевание.

Минуты две-три тратим на то, чтобы свернуть с дороги во двор. Ни одна встречная машина не уступила дорогу нам, хотя вся атрибутика (проблесковые маячки и сирена) была включена.

С трудом протискиваемся между хаотично разбросанных во дворе легковушек, но, в конце концов, добираемся до места назначения.

Моему разочарованию не было предела. Тут не то что пожаром — дымом даже не пахнет. Но, на всякий случай мы проверяем на задымление каждый этаж... Ничего подозрительного мы не обнаружили. Звоним в квартиру, из которой поступил сигнал на пульт 01. Дверь открывает женщина лет эдак тридцати. Помните анекдот, в котором женщина просит позвать к телефону Федю. На вопрос «Кто его спрашивает?» — она отвечает, что Наташа. «Какая Наташа?» — «Да практически же никакая», — отвечает она.

Женщина, открывшая нам дверь, по-моему, и была той са-



мой практически никакой Наташей. Приглашала нас посидеть, выпить с ней за компанию...

— Эта нас вызвала, чтобы пригласить выпить за компанию. А месяца два назад нам позвонил кавказец и умолял, чтобы к такому-то гаражу срочно приехала пожарная машина. Мы думали, у него там машина горит, а он, видите ли, пол бетонирует и у него кончилась вода...

Вернувшись в часть, мы уселись разгадывать кроссворды. Звонков в мое дежурство больше не было. Даже ложных. Пожарные го-

ворят, что такое спокойное дежурство впервые в их практике, тем более в пятницу. Это закон подлости, мне хотелось получить зрелища, а получил фигу. Думается, если в каждую пожарную часть посадить по журналисту, пожаров и вовсе не будет. Оно и к лучшему, что пожаров не было. Хоть в эту пятницу и у пожарных части №76, и у жителей микрорайонов Люблино и Марьино было все спокойно.



ВНИМАНИЕ

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ОРГАНИЗАЦИИ

Название организации _____

Юридический адрес _____

Ф.И.О. подписчика _____

Вид деятельности предприятия _____

Адрес доставки/индекс _____

Контактный телефон _____ **Факс** _____

E-mail _____

Прошу выставить счет для оплаты подписки на следующие номера:

№1, 2002 **№2, 2002** **№3, 2002** **№4, 2002** **№5, 2002** **№6, 2002**

В количестве _____ **экземпляров каждого номера.**

ПЛАТЕЖНОЕ ПОРУЧЕНИЕ №_____

(Дата)

**постой
(вид платежа)**

**Сумма
прописью**

рублей 00 копеек.

ИНН

Сумма

Плательщик

Сч. №

БИК

Банк плательщика

Сч. №

Сбербанк России г. Москва

БИК

044525225

Банк получателя

Сч. №

3010181040000000225

ИНН 7732023552

Сч. №

40702810138350100066

ТОО фирма «Таис»

Вид. оп.

Срок плат.

Вернадское ОСБ №7970/01692

Назн. пл.

Очер. плат.

Получатель

Код

Рез. поле

Назначение платежа Подписка на журнал «Автотрак» с №_____ по №_____ в кол-ве _____ экземпляров каждого номера.
НДС не облагается.

Почтовый адрес подписчика _____

Телефон подписчика _____

М.П.

Подписи

Отметка банка

Для юридических лиц, чтобы подписаться на журнал, необходимо: заполнить учетную карточку подписчика; по факсу или по почте отправить учетную карточку с указанием банковских реквизитов вашей организации (в течение 3 дней вам будет выслан счет для оплаты); отправить копию платежного поручения по факсу (095) 732-6460 или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117. Журнал «Автотрак».

Цена одного номера – 50 руб. 00 коп.

ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ!

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ЧАСТНОГО ЛИЦА

Ф.И.О.		
Индекс	Область	
Город	Улица	
Дом	Корпус	Квартира
Контактный телефон		
E-mail		

Прошу оформить подписку на следующие номера:

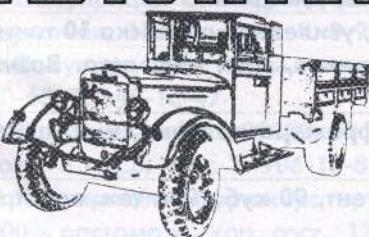
№1, 2002 №2, 2002 №3, 2002 №4, 2002 №5, 2002 №6, 2002

Вы можете подписаться на любое количество номеров. Цена одного номера для физических лиц – 30 руб. 00 коп.

Для частных лиц, чтобы подпписаться на журнал, необходимо:

- заполнить учетную карточку подписчика и платежное поручение;
- перевести деньги на указанный расчетный счет;
- отправить карточку и копию платежного поручения по факсу (095) 732-6460
- или по почте по адресу: 119633 Москва, а/я 117. Журнал

АВТОТРАК



Кассир	ТОО фирма «Таис» получатель платежа								
	Расчетный счет 40702810138350100066 в Сбербанке России, Вернадское ОСБ №7970/01692, г. Москва наименование банка								
корреспондентский счет № 3010181040000000225									
БИК 044525225									
Идентификационный № 7732023552									
Фамилия, и.о., адрес плательщика									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Вид платежа</th> <th>Дата</th> <th>Сумма</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Подписка на журнал «Автотрак» с № по № в кол-ве экз.</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Вид платежа	Дата	Сумма	Подписка на журнал «Автотрак» с № по № в кол-ве экз.		
Вид платежа	Дата	Сумма							
Подписка на журнал «Автотрак» с № по № в кол-ве экз.									
Плательщик									
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">ТОО фирма Таис получатель платежа</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Расчетный счет 40702810138350100066 в Сбербанке России, Вернадское ОСБ №7970/01692, г. Москва наименование банка</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>				ТОО фирма Таис получатель платежа			Расчетный счет 40702810138350100066 в Сбербанке России, Вернадское ОСБ №7970/01692, г. Москва наименование банка		
ТОО фирма Таис получатель платежа									
Расчетный счет 40702810138350100066 в Сбербанке России, Вернадское ОСБ №7970/01692, г. Москва наименование банка									
корреспондентский счет № 3010181040000000225									
БИК 044525225									
Идентификационный № 7732023552									
Фамилия, и.о., адрес плательщика									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Вид платежа</th> <th>Дата</th> <th>Сумма</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Подписка на журнал «Автотрак» с № по № в кол-ве экз.</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Вид платежа	Дата	Сумма	Подписка на журнал «Автотрак» с № по № в кол-ве экз.		
Вид платежа	Дата	Сумма							
Подписка на журнал «Автотрак» с № по № в кол-ве экз.									
Плательщик									

Объявление

Для ответа телефон или иной способ связи

Почтовый адрес

ПРО-
ДАЮ

- Вольво-FH-12/420 96 г., 4x2, красный, 560 т.км., ц.смаз., ABS, ASR, баки с подогр., эл. подогр. двери, автономка фен, спойлеры, идеал. сост.+ п/прицеп, Кегель. Т. 504-15-54 с 9-23
- Вольво-FH-12 96 г.в., 420 л.в., XL, зеленый, 450 т.км. евро II, L-пак., ц.смазка, автономка, кондиц., эл. пак., ABS, ASR, велюр+ кожа, спойлеры, из Герм. + прицеп. Т. 8-903-628-61-28
- ГАЗ-2217 Баргузин, 10.2000 г.в., белый, пробег 65 тыс.км., газ Италия 127 л, антикор, музыка, зимн. резина+ компл. новой, 4.5 тыс.\$, торг. Т. 256-04-80, Т. 256-04-17
- ГАЗ-2217 Баргузин, 2000 г.в., темно- зеленый, пробег 30 тыс.км., столик дер., велюр, шторки, двиг. 406, КПП 5 ст., отл. сост., Т. 586-65-43
- ГАЗ-2705, Газель, 99 г.в., 7 мест, двиг. 406, белый, антикор, подкрылки, музыка Пионер, пробег 100 тыс.км. 4.2 тыс у.е. Торг. Т 713-19-46
- ГАЗ-3307, 94 г.в., фургон, в раб. сост., пробег 25 тыс.км, 900\$, торг. Т. 157-39-72, с 19-23 ч, Виктор
- ГАЗ-33073 93 г.в., фургон, голубой, двиг. капремонт 2001г., ходовая в отл. сост., норм. резина, 1 тыс.\$, Торг. Т. 122-71-54
- ДАФ-800, 89 г.в., дв. 5.8 л дизель, грузовой фургон, 35 кубов, 14 европалет, г/п 7.5 тонн, 2 мес. из Германии, 100% растам., 6 тыс. у.е., торг. Т. 441-60-37, Т. 8-902-114-74-20
- ДАФ-95/400 88 г.в., 900 тыс.км, тягач седел., 2 оси, 2 спал., красный, в раб. сост., 11 тыс.\$, Торг. Т. 475-19-47 до 9 ч, с 21 ч
- ЗИЛ-130 92 г.в., контейнер 5 т, сост. хор., 1700\$. Т. 8-901-723-73-67
- ЗИЛ-4331, дизель, 95 г.в., борт. тент, в хор. раб. сост., 4.2 тыс. у.е. Торг. Т. 8-902-175-63-31
- ЗИЛ-4331, 91 г.в. дизель, пробег 30 тыс.км, тент, лиценз., 3 тыс.\$ Торг. Т. 425-00-40, Дмитрий
- ЗИЛ-5301, Бычок, 2000 г.в., цельнометал., 16 куб.м, проб. 30 т.км, идеал. сост., эксплуатировался редко, 6.5 тыс.\$, торг. Т. 180-32-61
- ЗИЛ-L33362 декабрь 93 г.в., изотерм. фургон, сан. паспорт, лицензия, ТО до 10.02, 1.8 тыс.\$, Торг. Т. 195-26-25, вечером
- Ивеко-Евротех-190 E38, 95 г.в., 640 т.км, груз. а/м с прицепом Samro, 5 осей, белый, 120 куб.м, ретардер, ворота, круиз, новые: резина, борта, тенты, сост. хор. 37.000\$, торг. Т. 102-80-07
- Ивеко-Турбо-Дейли, микроавтобус, конец 94 г.в., белый, 17-20 мест, 2 мес. в Москве, 2.5 TD, 8л/100 км, сигн., музыка, ЦЗ, 123 т.км, из Милана, 13.000\$. Или обмен. Т. 549-91-88
- КАМАЗ-5320, 92 г.в., спальник, делитель, борты, полный кап. ремонт в 2001 г., резина отличная, аккумулятор отличный, 7.5 тыс. у.е. Т. 8-902-636-85-86
- КАМАЗ-5320, 91 г.в., с консервации, новый двиг., тент, усилен. кузов, выс. борта, идеал. состояние, 7.8 тыс.\$, торг при осмотре. Т. 577-52-21, Т. 8-902-677-91-86, Дмитрий
- КАМАЗ-53208 спальник, термос, 93 г.в., пробег 37 тыс.км, делитель, усиленная подвеска 10 тонн, мягкая высок. резина, много нового, ухожен, бак 500 л, много ящиков, сост. нов. авто. Возможны варианты обмена. Т. 992-58-72
- КАМАЗ-5410, 90 г.в., седельный тягач, двиг. МАЗ, хор. сост., рефрижератор Алка, 9 м, двиг. Шкода 91 г.в., срочно. Т. 415-42-00
- КАМАЗ-5410, 90 г.в., седельный тягач, оч. хор. сост., полуприцеп тент, 90 куб., 93г. тех. осмотр, лицензия, пропуск. Т. 484-37-86

ОБЪЯВЛЕНИЯ

- КАМАЗ-55410 тягач, 89 г.в., с полуприцепом рефрижератор 90 г.в., срочно. 7.6 тыс.\$ Т. 399-09-63
- МАЗ-53366, 97 г.в., бортовой, тент, грузовой, серый, в отл. сост. Т. 442-23-52
- МАЗ-54322, 89 г.в., сполера, 2 бака 750 л, резина имп. R320, 2 спал., п/п МАЗ-9397, конт. 40 фут., 68 куб., 10 тыс.\$ Торг. Т. 8-902-697-06-35, Т. 8-902-114-68-27
- МАЗ-54322, 89 г.в., седельный тягач, в хор. технич. сост., нов.: резина, сцепление, компрессор, АКБ, высок. кабина, продаю, 4700 у.е. Т. 384-44-55
- МАЗ-54323, 95 г.в., турбина, пр. 157 т.км, п/прицеп 95 г.в., дл. 12.5 м, 2-осный, 22 т, Т. 195-42-53
- МАЗ-54323, 96 г.в., с погребом, пробег 50 тыс.км, сост. нового + полуприцеп 11.5 м, изотермич., новый, + варианты. Т. 414-81-78, Юрий
- МАЗ-54323, 92 г.в., нов. Кабина + полуприцеп МАЗ-9397, борт., отл. сост. двиг. после кап. ремонта, 13 тыс.\$ Торг. Возможно отдельно. Возм. обмен. Т. 149-75-70, Т. 141-71-64
- МАЗ-64229, 92 г.в., сед. тягач, 3-осный, хор. сост., снят с учета, 9.3 тыс.\$ Торг. Т. 550-21-57, Т. 761-19-72
- МАН-16.280, борт, тент, синий, 85 г.в., техосмотр, полностью исправен, двухспальная кабина, автономка, расход 21 л пустой, 26 л груженый, не требует вложений, продаю, 7.200\$. Или сдаю в аренду. Возможны варианты, торг. Т 8-902-686-44-24 (моб.)
- МАН-17322, 09.94 г.в., пробег 500 тыс.км, 2-осный, пневмо + полуприцеп Крона, 92 г.в., тент, объем 84 куб.м, пневмоподвеска, сдвижной тент, в отл. сост., без пробега по СНГ, 25 тыс.\$ Можно раздельно. Т. 746-28-18
- МАН-19-463, 96 г.в., пробег 700 тыс.км, зеленый, евро 2, высок. кабина, 2 спальника, эл. пакет, центр. смазка, ретарда, АБС, только из Германии, Т. 8-902-173-17-97, Т. (09657)5-13-10
- МАН-19362, белый, + п/прицеп Шмитц 89 г.в., все пневмо, тент, 3-осный, 24. тыс.\$ Т. 345-79-95
- Мерседес-1117L 90 г.в., 400 т.км, желтый, ABS, ASR, АКПП, Блаупункт, ретардер, камера + монитор Panasonic, гр. связь Nokia, подушки, фург. 5.5 м, неделя из Герм. Т. (09449)2-03-80
- Мерседес-1628LS, 85 г.в., сед. тягач, пробег 650 тыс.км, пневмо, КПП 16 ступ. механ., ТО-02, подмоск. учет, полуторная кабина, 2 спалки, хор. сост., 8.8 тыс.\$ Торг. Т. 8-902-678-62-05
- Мерседес-1735LS(люкс), 92 г.в., 830 т.км, оранжевый, ц. смазка, шир. кабина, пневмоподвеска, автономка + п/прицеп Фрюхауф, 89 г, термос, 3 оси, 22.500\$. Торг. Т. (0832)41-13-21 Брянск
- Мерседес-1844LS, из Германии в 95 г., кабина люкс, 440 л.с., пробег 600 тыс.км, полуавт., антипробуксовка, ретард., спойлер, эл. регул., подогр. зеркал, кабина амортизат., задн. ось пневмо, центр. смазка, 30 тыс. у.е. Т. 488-36-73 с 18 до 22 ч. Владимир Максимович
- Мерседес-2433, 90 г.в., борт, Вебасто, ИПС, пневмоподвеска, центр. смазка, обслуж. в Европе, 100% таможня, тех. исправен + прицеп Бунк 96 г.в., пневмоподвеска, центр. смазка, 100% таможня, общий объем 120 куб., Т. 443-05-77
- Мерседес-2538L, фургон, 92 г.в., 680 т.км., сине-оранж., нов. рез., автоном., АБС, EPS, пневмо, хор. сост., 47 куб.м, прицеп Кегель 89 г.в., пневмо, фургон 47 куб.м, 26.500\$. Т. 8-902-125-38-93
- Рено-Магнум, 95 г.в., синий металлик, 420 л/с, автономка, эл. пакет, музыка, радиостанция, нов. зим. резина, баки 1000 л, центр. смазка, круизконтроль, люк, маяки, 21 тыс.\$ Т. 8-903-772-00-78. Т. 8-903-617-06-59
- Рено-Магнум-АЕ520 с прицепом, 98 г.в., 306 т.км, белый, бак 950 л, пневмо под., V2x60 куб.м, холод. уст., термокинг, 2 спал. места, эл. пакет, отл. сост. 100% там. Т. 725-35-82
- Скания-R112MA, 88 г.в., 800 км, подогрев, фильтр, хол. запуск, фен, 12 тыс.\$ Т. 909-66-83
- Фольксваген-Транспортер-T4, 91-92 г.в., дв. 2.4 дизель, белый, длинный, 9 мест, кат.В сигнал., музыка, эл. стеклоподъем., г/у руля, подогрев топлива, без проблем, 6300\$, торг возможен. Т. 743-74-03 с 10 до 18 ч, Т. 767-55-88
- Форд-Транзит, 95 г.в., двигат. 2.5TD, длин., высокий, проб. 171 тыс.км, холодильник, белый, музыка, сигнализ., ТО, сост. хор., 8.6 тыс.\$ Торг при осмотре. Т 493-38-04 с 9 до 23 ч
- Полуприцеп Шмитц, 91 г.в., 82 куб.м, 33 европалетта, на пневматике, в хор. сост., только из Германии, 11.3 тыс. у.е. Т. 8-902-686-99-31, моб.-беспл.
- Полуприцеп 82 куб.м, тентован., 3-осный, пневмо VAN-Hool, после кап. рем. в г. Слуцк, Т. 746-80-45, Т. 145-10-47
- Полуприцеп МАЗ-39337, 89 г.в., длина 12 м (2 контейнера), г/п 20 тонн, 2 оси, цвет хаки, рабоч. сост., 3 тыс.\$, торг. Т. 906-18-88, с 8-17 ч., Т. 8-902-612-95-27
- Полуприцеп-рефрижератор, Pakton, 87 г.в., оси BPW, 2 подъемн. оси, 30 палет, термокинг SB-1, 100% растомож., хор. сост., 13.3 тыс.\$ Т. 8-910-425-50-40

АНЕКДОТЫ



Муж приходит домой и говорит жене:

— Ты рубль мятый видела?

Жена:

— Да.

Муж:

— А сотню?

Жена:

— Видела.

Муж:

— А \$10 000?

Жена:

— Нет.

Муж:

— Тогда сходи в гараж и посмотри.

В одном купе едут русский и немка. Спутнице стало скучно, и она решила завести разговор:

— Шпрехен зи дойч?

— Конечно, буду, дорогая, какие базары?

В четыре года успех — не писать в штаны. В двенадцать лет успех — иметь друзей. В шестнадцать лет успех — заниматься секом. В тридцать пять лет успех — хорошо зарабатывать. В шестьдесят лет успех — заниматься секом. В семьдесят лет успех — иметь друзей. В восемьдесят лет успех — не писать в штаны.

Армянское радио:

— В чем сходство между инспектором ГИБДД и Казановой?

— В обоих случаях вас трахают профессионалы.

•••

Армянское радио:

— Скажите, почему для получения водительских прав необходим осмотр у гинеколога?

— Для того чтобы разносчики сифилиса не стали бы еще и его развозчиками.

•••

Молодожены летят в самолете после медового месяца. Он:

— Я тебя хочу.

Она:

— Ты что, столько людей.

Он:

— А мы потихонечку, ты сядешь сверху, будешь подниматься и спрашивать: «А вы откуда?» и садиться.

Она встает и спрашивает: «А вы откуда?», женщина отвечает: «Из Ленинграда». Она опять встает и спрашивает: «А вы откуда?», мужчина отвечает: «Из Ленинграда». Она, убыстряя темп:

— Как я рада, как я рада, что вы все из Ленинграда.

•••

Жена с укором говорит мужу:

— По уровню жизни мы никогда не догоним наших соседей, их уже третий раз грабят, а нас ни разу.

•••

К Троцкому приходит Дзержинский и спрашивает:

— Вы как с женой спите?

Троцкий думает: «Скажу сверху — обвинят в давлении, снизу — в пригабании, слева — в левом уклоне, справа — в правом уклоне». И говорит:

— А я не сплю. Я онанизмом занимаюсь.

Дзержинский почесал репу, да и ушел ни с чем. Через полчаса под окнами Троцкого останавливается машина. Дзержинский врывается в квартиру Троцкого и кричит:

— Вы арестованы!

Троцкий:

— За что?

— За сношения с кулаком и разбазаривание семенного фонда страны.

•••

В суде судья спрашивает:

— Причина вашего развода?

Муж:

— В 17 лет она была, как райский цветок, в 20 — как румяное яблочко, в 30 — как шампанское. А кто она сегодня? Тоша, как говядина.

Тут встревает жена:

— Ах, так! Была цветочком, но сорвал не ты! Была, как яблочко, но не тебе первому надкусить пришлось! Была, как шампанское, но и пили многие! Только благодаря тебе я превратилась в такую говядину. Вот теперь и кушай ее.

•••

Мужчина в годах говорит другому, более молодому:

— У тебя, кореш, еще недостаточно опыта, чтобы жениться!

— А когда же, по-твоему, у меня будет достаточно опыта для этого?

— Когда ты начнешь понимать, что жениться не стоит.

•••

Приехал русский во Францию. Решил, втихаря от жены, кутнуть налево. Подходит к одной — она просит 100 франков, подходит к другой — 500 франков... На 50 никто не соглашается.

— За такую сумму ничеголичного вы не найдете, — сказала одна из девиц.

Расстроенный русский возвращается в номер к своей жене, которая, пользуясь свободной минуткой, отыхала. Вечером они вместе спустились в ресторанчик. Вдруг одна из проституток подходит к их столику:

— Я же вам говорила, что за такие деньги только дешевка и согласится.

Адреса магазинов, где можно приобрести наш журнал

- 1.** Варшавский техцентр «ТЕХКОМ», Москва, Варшавское шоссе, 170, стр. А, тел. 388-3200
- 2.** «Блок-Оптмаркет», автозапчасти МАЗ, КАМАЗ, Москва, ул. Первомайская, д. 1, тел. 306-9633, 306-9677
- 3.** «Дом технической книги», Москва, Ленинский проспект, 40, тел. 137-6038
- 4.** «Запчасти для грузовых иномарок и полуприцепов», Москва, Дмитровское шоссе, 110, 2 под., 3 эт., к. 316. Mercedes, MAN, Volvo, Scania, DAF, Iveco, BDW, SAF, ROR, тел.: 485-0288.
- 5.** «АВТОЗАПЧАСТИ», Москва, ул. Б. Филевская, д. 21/19, тел. 145-2110
- 6.** ООО «Аттилайн», Москва, ул. Электродная, д. 16, автозапчасти для Mercedes, MAN, Volvo, Scania, DAF, Iveco, BDW, SAF, ROR, МАЗ, КАМАЗ, ЗИЛ, УРАЛ, КРАЗ, ГАЗ, УАЗ тел. 231-3355
- 7.** ООО «РИНГ ВЭЙ», маг. «Мир грузовиков», МКАД, 23 км, запчасти для грузовиков, тягачей и автобусов Mercedes, MAN, Volvo, DAF, IVECO, Scania, тел. 399-9257
- 8.** ООО «Паллада-Шина», Москва, Дмитровское шоссе, 110а, тел. 485-1366, 485-0227
- 9.** «Тулсервис», автозапчасти МАЗ, КАМАЗ. МКАД, 23 км, тел. 355-9628
- 10.** «Тайм», автозапчасти для легковых и грузовых автомобилей, МКАД, 6 км, тел. 370-37-00
- 11.** «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ», МКАД, 51 км
- 12.** «AC&K». Автозапчасти, кемпинг. Ш. Москва – Симферополь, 106 км, тел.: (027) 351-351
- 13.** «Шины», МКАД, 34 км
- 14.** «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ, ЗИЛ, ГАЗ-Газель», МКАД, 34 км, тел. 388-7788
- 15.** «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ», на АЗС «Каримос», 30 км МКАД
- 16.** АВТОкомисС, «Автозапчасти» МКАД, 88 км
- 17.** «Авто 49» Москва, Ярославское ш., 109, стр. 1, тел. 183-0374
- 18.** «Авто 49» Москва, Коровинское ш., 24, корп. 1, тел. 486-0555
- 19.** ООО «Контур-Лада», «Автозапчасти», Московская обл., Балашихинский р-н, д. Новая, ул. Владимирская, д. 139 (28 км Горьковского шоссе), тел. 521-7330, 521-7533, 521-7434, 521-7672
- 20.** «Олден-Авто», Горьковское шоссе, 43 км, пос. Обухово, «Автозапчасти для грузовых и легковых автомобилей», тел. 521-9632
- 21.** ООО «Лесное», автозапчасти, хохловары. Киевское ш., 36 км, тел. 436-7225
- 22.** Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ, Киевское ш., 74 км
- 23.** ООО «Контурс-СДМ». Здание МАДИ, тел.: 155-0721
- 24.** «Автополист+», НИИАТ, ул. Героев Панфиловцев, 24, тел.: 496-6766
- 25.** Фирма «ИНПРАС-М», сервис прицепной техники, Московская обл., Одинцово, пос. Западный, терминал «ТЭТ», тел. 744-4706
- 26.** «Жаворонки-С», Минское ш., 19 км
- 27.** ООО «Спойлер», маг. «Автозапчасти ВАЗ, ГАЗ, Газель, Москвич», Московская обл., Одинцовский р-н, пос. Лесной городок, Центральная, 15а, тел. 598-6753
- 28.** «Авто 49» Одинцово, Можайское ш., 47, тел. 593-4443
- 29.** «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ, ВАЗ, ГАЗ», Минское ш., 35 км
- 30.** «Жаворонки-С», Минское ш., 37 км
- 31.** «Жаворонки-С», Минское ш., 39 км
- 32.** «Авто 49», Москва, Ленинградское ш., 106, 457-5151
- 33.** «Кама-центр», ремонт, запчасти КАМАЗ. Ленинградское ш., 300, тел. 571-6087, 578-4725, 571-7502
- 34.** «Авто 49», Ленинградское ш., 34 км, Елино, 2-й павильон, тел. 536-9064
- 35.** «Автозапчасти», Ленинградское ш., 46 км, пос. Дурыкино
- 36.** «Автозапчасти для грузовых автомобилей» «Митра & К», Ленинградское ш., 49 км, тел. 535-7368
- 37.** «Авто 49», Ленинградское ш., 49 км., «Жигули», «Москвич», тел. 534-7343
- 38.** «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ», Ленинградское ш., 53 км, пос. Есипово
- 39.** «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ», Ленинградское ш., 56 км, пос. Пешки
- 40.** «Авто 49», Московская обл., Солнечногорск, 1-й павильон, Ленинградское ш. 63 км, тел. 994-0160
- 41.** «Домодедовский торговый двор», автозапчасти. Московская обл., Домодедово, Объездное ш., д. 1, тел. 546-1045
- 42.** Фирма «Кроно», маг. «Автозапчасти», Московская обл., Ступинский р-н, пос. Михнево, ул. Водопьяново, 17. Каширское ш., 80 км. тел. 8-264-69440, 8-264-75018
- 43.** ООО «Еврофура», ш. Москва – Брянск, 96 км, пос. Балабаново, Mercedes, MAN, Volvo, Scania, DAF, Iveco, BDW, SAF, ROR, тел.: 8-902-1421984.
- 44.** ООО «Дон», «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ», шоссе Москва – Дон, 74 км
- 45.** Кафе «Сова», 107 км Симферопольского шоссе
- 46.** «Автозапчасти для легковых и грузовых автомобилей», Варшавское ш., 166, тел. 388-5165
- 47.** «Авто 49» Егорьевск, тел. 8-901-9043656
- 48.** ООО «Рэлли», автозапчасти для грузовых автомобилей, Московская обл., Подольский р-н, (Симферопольское ш., 14 км от МКАД), тел. (095) 996-7500, 996-7039
- 49.** ООО «Сампо», автозапчасти для грузовых автомобилей, розничная и оптовая продажа. Московская обл., Домодедовский р-н, с. Ям, ул. Центральная, д. 9, тел. 6-2481 (код из Москвы и области 279, для регионов 09679)
- 50.** «Автозапчасти» МАЗ, КАМАЗ, ЗИЛ, ГАЗ, КРАЗ, УРАЛ, Каширское ш., 29 км., тел. 548-9793
- 51.** «СДМ Запчасть-Сервис», салон-магазин запчастей к строительной, дорожной и коммунальной технике, фильтра, смазки, масла, спецжидкости, Москва, Волоколамское ш., 73, тел. 490-4198, 490-0612
- 52.** ЗАО «ГАЛС-АВТО» «Автозапчасти», Москва, Пятницкое ш., 14, тел. 754-01-03, 754-04-01
- 53.** «Авто 49» Мытищи, Ярославское ш., 7 км. тел. 588-3340
- 54.** «Варрант», автозапчасти для грузовых автомобилей, кемпинг, Московская обл., Серпуховской р-н, 97 км, а/д Москва – Белгород, тел. 37-4358 (код из Москвы 27, из регионов 0967)
- 55.** ООО «Коннор», кафе 24 часа, шоссе Москва – Рига, 74 км
- 56.** Магазин «12 вольт», автозапчасти ЗИЛ, ГАЗ, УАЗ, Волга, Газель, Москвич, Волоколамский р-н, п. Привокзальный, ул. Заводская, д. 1, Автомонтный завод, тел. (236) 2-2379
- 57.** Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ, Волоколамск
- 58.** ООО «Спрут» «Автозапчасти», 58 км Симферопольского ш.
- 59.** «Татойлсервис», АЗС, ш. Москва – Рига, 115 км
- 60.** «Авто 49» Москва, ул. Буденного, 20, корп. 1, тел. 365-0955
- 61.** «Авто 49» Москва, Дмитровское ш., 100, тел. 485-03-09
- 62.** «Авто 49» Москва, ул. Хачатуряна, 7, тел. 401-0517
- 63.** «Флора плюс» автозапчасти, кафе. Московская обл., дер. Клязьма, тел. 578-4359
- 64.** Аэропорт «Домодедово»
- 65.** ООО «Грант», Московская обл., Люберцы, Новорязанское ш., д. 5, тел. 559-0378, 559-0093
- 66.** Москва МКАД, 47 км, «Запчасти для грузовиков, автобусов, прицепов импортного производства», тел.: 195-9772, 195-9729

АВТОПАК

ООО «ТАИС»
грузовые
автоперевозки

732-6460
136-5379

CHORIN PLEASE

USE DIPPER AT NIGHT

माँ का रथ शोर्वाद्

विटाट
नॉम्पोलिव
अंगुजा

STOP