АВТОПРАК

AVTOTRUCK

№4 2001



580 «лошадей» на одной «скамейке»

МАЗ-200

Рынок грузовых перевозок

Отстаиваем свои права: закон и человек

ВСЕ О КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ

шины MICHELIN
для грузовых автомобилей и автобусов



Сегмент E Региональные перевозки



Сегмент A Автомагистрали





MICHELIN

ЗАО «Русское Генеральное Агентство ШИН МИШЛЕН»
Россия, 125252, Москва, Чапаевский пер., д. 14
Тел.: (095) 258–0926, 258–0948, факс: (095) 258–0927
E–mail: michelin@avallon.ru

Государство – это...

Помните такого главу европейского государства, который утверждал, что государство – это он. Всю жизнь нас учили, что государство – это мы, но опыт общения с нашими чиновниками позволяет мне утверждать, что государство – это они.

В то время как уменьшается население страны, количество государственных служащих (чиновников) только увеличивается. В России их сейчас больше, чем в бывшем СССР. Если десять лет назад нашу страну называли страной бирж, банков и президентов, то сегодня мы являемся страной чиновников. И они все плодятся и размножаются. Присосавшись к теплому месту, всеми правдами и неправдами они перетаскивают на хлебные места родственников, детей, знакомых, придумывая для них все новые должности и звания. Иногда в средствах массовой информации они неуклюже пытаются объяснить создание нового комитета или органа, но чаще мы об этом узнаем по все новым разрешительным справкам, лицензиям и документам, необходимым для работы и ведения бизнеса. Это похоже на стаю саранчи, которая, размножаясь и сжирая все, оставляет на своем пути пустыню. Ненасытные, бессовестные, наглые и лживые, прикрываясь государственными интересами, они из самой богатой природными ресурсами страны сделали жалкое подобие банановой республики. Изображая из себя государственных людей, они поставили нас в неудобную позу и заставляют униженно просить у них разрешение и возможность работать.

Меня часто спрашивают коллеги по транспортному бизнесу, что делать, что бы в нас видели не дойных коров, а граждан, стремящихся честно заработать на не богатую, но достойную жизнь. Ведь мы не имеем обратной связи с «умниками», изобретающими для нас все новые и новые законы и правила. Они прикрываются тем, что это якобы делается в интересах государства. Они или забыли, или не понимают, что государство – это те миллионы работяг и граждан, для которых эти законы принимаются. Я не помню ни одного случая, чтобы со мной, занимающимся автоперевозками, посоветовались о необходимости и качестве принимаемых в этой отрасли законов. Заверяю, что не спрашивали ни одного перевозчика. Зато то, что они приняли, нисколько не облегчило жизнь, а карманы наши опустошило изрядно. Давно назревшие меры по улучшению жизни автоперевозчикам и всей отрасли в целом, защите нашего брата от демпингующих коллег из ближнего и дальнего зарубежья, грабежей на дорогах и беспредела чиновников не принимаются и в ближайшем будущем приниматься не будут.

Что делать? Если стремитесь жить хорошо и по-западному, берите с него пример. Вспомните, как год назад наши западные коллеги заставили всех считаться с собой, перекрыв фурами дороги. Мы хоть раз что-нибудь подобное сделали? Поверьте, что 100 грузовиков у Белого дома способны сделать многое.

В разговорах с коллегами и водителями удивляешься чудовищной правовой безграмотности. Мы предпочитаем платить гибэдэдэшникам, экологической милиции, таможенникам и просто «ментам», а не отстаивать свои интересы и кровно заработанные деньги. Я еще могу понять легкость расставания с деньгами, если они ворованные. Но зная, как они нам достаются, я не перестаю удивляться этой овечьей покорности в общении с вымогателями. Поверьте, что даже элементарное знание законов и правил дорожного движения позволит укоротить эти загребущие руки.

Поэтому с этого номера нашего журнала мы будем активно публиковать законы и разъяснения к ним. Рассказывать о случаях, произошедших с водителями на дорогах, учить, как правильно себя вести в той или иной ситуации, что делать при «наезде» государственных структур и органов. Читайте внимательно и, самое главное, применяйте это на практике и отстаивайте свои права. Не бойтесь гибэдэдэшников и чиновников, они сами вас боятся. И помните, что не они нам, а мы нужны всем этим государевым людям, живущим на наши налоги и шарящих в наших карманах.

В номере 4/2001:

Государство – это... 1 от редакции
Новости 4 новости
Проверка на дорогах 6 закон и человек
Анкета 9 закон и человек
Путевые листы 12 закон и человек
Новости 14 новости законодательства
Тише едешь – в больнице будешь 16 актуально
Штрафная стоянка 18 закон и человек
580 «лошадей» на одной «скамейке» 22 новинка
Ужасы российских дорог 27 шокотерапия
Шоферская страничка 31 нам пишут
Грузовые автоперевозки 38 рынок
Утро туманное 39 рынок
Новости 40 новости
Последнее путешествие Ту-144 42 фоторепортаж
Одинарная вместо двойной 44 новинка
Вазинтерсервис 45 официальный ответ
Вездеход со всеми удобствами 46 встречи на дорогах
Сухопутный дредноут для бездорожья 48 встречи на дорогах
МАЗ-200 – содружество двух республик 50 архив
Гараж на колесах 54 спорт
International – от жатки до магистральных тягачей 56 архив
«Летучий» голландец придет на помощь 58 техника
Когда некого винить 59 кадр
Внимание 60 подписка
Продаю 62 объявления
Анекдоты 64 юмор

СОДЕРЖАНИЕ



АВТОТРАК

Учредитель:
ТОО фирма «Таис»

Главный редактор:
Дмитрий Жигульский
Обозреватели:
Дмитрий Зленко
Александр Новиков
Александр Евдокимов
Корреспонденты:
Андрей Дмитриев
Кирилл Константинов
Дизайнер: 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
«Паблик-Пресс» 209-73-85
Торговый дом «Маарт Медиа» 333-85-46
« Агентство Труд-Пресс» 299-44-87
«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.

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.













Итоги на КрШЗ

Резко набирает обороты Красноярский шинный завод. Производство шин для легкового транспорта по сравнению с 2000 г. (не более 150 тыс. шин в год) возросло на 300% и на июнь 2001 г. составляет более 500 тыс. шин в год. К началу весеннего сезона 2002 г. предприятие за счет ввода в эксплуатацию ультрасовременных технических звеньев производства нацелено довести объем выпуска легковых шин до 1 млн. в год.

Завершается реализация совместной программы КрШЗ и АМТЕЛ по техническому переоснащению производства на ОАО «Супершина» и выводу производства сверхкрупногабаритной шины на проектные мощности на уровень 15 000 шин в год.

Новая модель IVECO Daily Scuderia цвета красного «феррари»



Iveco выходит на рынок с особой моделью Daily. В качестве базовой модели Daily Scuderia служит автофургон Daily 29 l 11 V полной массой 3,2 т, мощностью 105 л.с. и коммерческим объемом 7,3 кубических метра, и Daily 35 S l3 V полной массой 3,5 т, мощностью 125 л.с. и объемом двенадцать кубических метров. Помимо особого красного лакокрасочного покрытия Scuderia оснащена табличкой Limited Edition, красно-желтыми чехлами сидений, хромированными алюминиевыми круглыми ручками включения, также двумя противотуманными фарами.

Ксенон для заднего фонаря



Новая лампа заднего фонаря, разработанная Philips совместно с Daimler-Chrysler для легких грузовиков, автофургонов и легковых автомашин, должна быть более мощной, надежной и меньшей по размеру. Так называемая HP-лампа базируется на принципе рентгеновского излучения и состоит из наполненной ксеноном стеклянной колбы. Использование газа ксенона позволяет увеличить срок лампы по сравнению с обычной лампой накаливания в двенадцать раз. Испытания на практике показали, что срок службы лампы соответствует пробегу 850 000 км. Другим преимуществом, согласно Philips, является меньшее время срабатывания. Это означает, что с момента включения до момента полного накаливания лампы требуется меньше времени, чем обычной лампе. Кроме того, HP-лампа по размеру в два раза меньше, чем обычная лампа накаливания. Дизайнеры сообщают о большем разнообразии оформления заднего фонаря.

Модернизированные фары HELLA



Фирма Hella разработала ксеноновые фары ближнего света для автомобиля Mercedes Actros. Фара состоит из DE-проекционного отражателя для ближнего света, а также фары со стандартным отражателем и преобразователем для дальнего света. Корпус фар устанавливается в стандартную нишу и привинчивается в местах крепления оригинальных фар. Цена фар с устройством очистки составляет приблизительно 2400 марок.

Премьера: «Фольксваген LT» с 160-сильным двигателем



Соревнование за звание лучшего автофургона продолжается: год тому назад Mercedes представил Sprinter мощностью 156 л.с., которому предшествовал Iveco Daily мощностью 146 л.с. Однако Volkswagen старается не отставать, «подливает масло в огонь»: уже осенью будет представлен фургон LT TDI мощностью 160 л.с. – новый рекорд для турбо-дизельных двигателей на автофургонах. Основой нового Primus является 2,8-литровый, 4-цилиндровый двигатель, который поставляет производитель MWM из Бразилии. Как показывают предварительные неофициальные данные, по максимальному крутящему моменту 331 Н/м этот двигатель опережает двигатель Sprinter (точно на один ньютон-метр).

Фирма Freightliner исполняет мечты водителей



Freightliner на своей новой модели Columbia DX (Deluxe), которая впервые была представлена на автомобильной выставке Trucking Show-2001 продемонстрировала обновленные аэродинамические обводы кабины. Руководитель фирмы Freightliner Джим Хиб говорит: «Модель Columbia, разработанная в 1999 г., пользуется исключительным успехом. Новая представленная версия модели предназначена полностью для североамериканских владельцев». Что это означает, можно понять, взглянув на кабину и на все, что находится внутри нее: специальная окраска и хромированные детали в избытке.

Отсек для жилья очень внушителен по размерам: расстояние от переднего бампера до задней стенки кабины, изготовленной из алюминия, составляет 120 дюймов, т.е. около трех метров. Высоту кабины можно выбрать из трех предлагаемых типоразмеров. Начало серийного выпуска модели Columbia DX намечено на первый квартал 2002 г., автомобиль оснащается различными двигателями мощностью до 600 лошадиных сил.

Новинка от фирмы Schmitz



В новый закрытый полуприцеп, выполненный из ферропласта и предназначенный для транспортировки сухих грузов, помещается 34 поддона европейского стандарта. С этой целью толщина боковых стенок была уменьшена до 25 миллиметров. Несмотря на это, корпус имеет достаточную прочность и жесткость. В качестве модификации полуприцеп может быть оснащен погрузочным устройством для укладки груза в два яруса – в этом случае вместимость увеличивается до 66 поддонов.

проверка на дорогах

А. Кочетов

Когда мы прочитали это письмо, то первым делом возник вопрос, а стоит ли публиковать его. Обнародовав непроверенные факты и фамилии людей, можно не только дискредитировать человека, но и поставить крест на его карьере. Созвонившись с независимым профсоюзом водителей и узнав, что материалы по данному делу переданы в прокуратуру для возбуждения уголовного дела, мы решили, что этим делом занимаются серьезные люди и факты, изложенные ниже, не вызывают сомнения.

Статья 1 Федерального закона «О милиции» гласит:

«Милиция в Российской Федерации – система государственных органов исполнительной власти, призванных защищать жизнь, здоровье, права и свободы граждан, собственность, интересы общества и государства от преступных и иных противоправных посягательств и наделенных правом применения мер принуждения в пределах, установленных настоящим Законом и другими федеральными законами».



В статье 3 Закона определены принципы деятельности милиции, а именно: "деятельность милиции строится в соответствии с принципами уважения прав и свобод человека и гражданина, законности, гуманизма, гласности".

Тема уважения прав личности, защиты здоровья граждан, гуманизма и всех других правильных и замечательных вещей основной мыслю проходит через Закон «О милиции» и множество приказов и инструкций МВД.

Если кто-то скажет, что у нас плохие законы, я могу с этим поспорить. Законы у нас довольно хорошие. Если кто-то мне скажет, что законы у нас плохо исполняются, я спорить по этому вопросу не буду. Почти каждый день приходится сталкиваться с неисполнением законов со стороны чиновников и других, обличенных властью граждан.

Этому есть несколько причин. Одна из них, что многие представители власти сами не в полной мере досконально знают законы и подзаконные акты, которыми должны руководствоваться в своей работе. Кроме того, всегда присутствует человеческий фактор, от ошибок никто не застрахован. Но иногда имеет место быть настолько грубое и циничное игнорирование не только законов государства, но и простых человеческих законов морали и нравственности, что волосы на голове встают дыбом. Особенно это удручает, когда этим грешат те, кто призван следить именно за соблюдением закона и защитой наших с вами прав и интересов, и те, кто, собственно, живет за наш с вами счет (мы же все с вами платим налоги).

А сейчас как пример приведу одну историю, которая просто повергла меня в ужас и после которой, мое отношение к сотрудникам ГИБДД изменилось с плохого, на очень плохое. Я понимаю, что в ГИБДД таких сотрудников все-таки подавляющее меньшинство,

но, к сожалению, мое мнение о ГИБДД в целом почему-то формируется именно за счет этого меньшинства.

Было 5 часов утра 21 февраля, две машины, ЗИЛ и «Авиа» с жизнеутверждающим номером 666, двигались по МКАДу, во второй полосе со скоростью 50 км/ч.

Водители обеих машин работали у одного частного предпринимателя и шли на заказ. Несмотря на то что дорога впереди была свободная, машины шли не спеша, было скользко.

Первой шла «авиаушка». Неожиданно на МКАД с Дмитровского шоссе выехала снегоуборочная машина, «золотые ручки». Водитель снегоуборочной машины проигнорировал знаки 2.4 «Движение без остановки запрещено», 5.3 «Дорога для автомобилей». Проблесковые огни у уборочной машины не работали. Выехав на МКАД, в результате непонятного маневра водитель потерял контроль над управлением автомобилем. Уборочная машина практически под углом 90 градусов к проезжей части остановилась во второй полосе на МКАД, на пути следования «авиаушки», в 10 – 15 метрах от нее.

Водитель снегоуборочной машины своим маневром не оставил водителю «авиаушки» ни одного шанса избежать столкновения. «Авиа» ударила прямо в выступающую с боку кабину снегоуборочной машины.

Кабина «Авиа» была деформирована, водителя, назовем его Лыков, зажало в кабине.

Водитель ЗИЛа, на глазах которого произошла эта авария, бросился помогать своему коллеге выбраться из машины.

Пока водитель ЗИЛа вытаскивал Лыкова из кабины, водитель снегоуборочной машины бродил кругами вокруг «Авиа», что-то бормоча себе под нос, после чего достал сотовый телефон и позвонил своему начальству, затем он сообщил об аварии в ГИБДД.

После того как водитель ЗИЛа помог Лыкову выбраться из кабины и оказал ему первую медицинскую помощь, он проследовал дальше, на заказ.

Лыков в результате ДТП получил перелом руки и многочисленные ушибы, в том числе головы. Чувствуя острою боль в левой стороне грудной клетки и головокружение, Лыков попросил у водителя снегоуборочной машины сотовый, чтобы вызвать «скорую». Водитель снегоуборочной машины, по фамилии Филиппов, отказался до приезда своего начальства вызывать «скорую». Куда делось вошедшее в легенды водительское братство, пропили его, что ли?

Прибывшие на место раньше сотрудников ГИБДД представители фирмы также отказали Лыкову в просьбе вызвать «скорую».

Наконец-то на место ДТП прибыл инспектор 3 БСП ДПС Сераков Василий Иванович. Представители фирмы, которой принадлежит снегоуборочная машина, отвели гибэдэдэшника в сторону, пообщались с ним минут пять – семь и приступили к составлению предварительной схемы ДТП. Переломанный Лыков три раза обращался к гибэдэдэшнику с просьбой вызвать «скорую помощь». Сотрудник ГИБДД Сераков отреагировал на просьбы Лыкова не совсем адекватно, а именно, отказался вызывать «скорую» до тех пор, пока не составит схему, протокол и не возьмет объяснительные с участников ДТП.

После того как была составлена предварительная схема, всех присутствующих пригласили на пост для составления окончательной схемы и протокола.

Вся эта бумажная канитель заняла почти три часа. Я думаю, не надо объяснять, как себя чувствовал Лыков с переломанной рукой и разбитой головой. По всей вероятности, он плохо понимал, что вообще происходит. В протокол в качестве свидетелей ДТП инспектором 3 БСП ДПС Сераковым были внесены представители фирмы, которые прибыли на место ДТП по звонку водителя снегоуборочной машины. Когда же Лыков попросил внести в протокол в качестве свидетеля ДТП водителя ЗИЛа, который все видел и вытаскивал его из кабины, инспектор ему в этом отказал.

После окончания всех формальностей, гибэдэдэшник сообщил, что разбор полетов назначен на следующий день, на 10-00, что все свободны и могут разъезжаться. Лыков в очередной раз попросил вызвать «скорую», на что получил ответ, мол, ничего с тобой не случится, езжай домой, «скорую» я тебе все равно не вызову. Лыков на общественном транспорте поехал в свой районный травмпункт, где ему наложили гипс на руку и обмазали всего йодом и зеленкой.

Лыков, загипсованный, перемазанный зеленкой и хромающий, на следующий день вошел в кабинет и.о. командира 3 БСП ДПС. К сожалению, фамилию мы вам сообщить не можем, т.к. в вынесенном им постановлении вообще трудно что-либо разобрать. У чиновника от ГИБДД даже вопроса не возникло, а где ж вы, дорогой товарищ Лыков, так пострадали, уж, случайно, не в том самом ДТП, которое мы тут собрались разбирать? Ах, вы говорите в том самом? Тогда разбирать нечего, я передаю материалы в отдел дознания для проверки материалов по вопросу возбуждения уголовного дела по факту нарушения ПДД, повлекших за собой телесные повреждения средней тяжести.

Но ничего такого не случилось. Несмотря на схему ДТП, где было явно видно, что а/м «Авиа» после удара располагалась на второй полосе, параллельно обочине, а снегоуборочная машина прямо пер-

Водитель снегоуборочной машины по фамилии Филиппов отказался до приезда своего начальства вызывать «скорую». Куда делось вошедшее в легенды водительское братство, пропили его, что ли?

пендикулярно, и.о. командира 3 БСП ДПС быстренько, в течение 10 минут, вынес постановление, которым Лыков был обвинен в нарушении п.п. 9.10 и 10.1 ПДД (несоблюдение дистанции и бокового интервала и превышение скорости!!!), и наложил на Лыкова штраф — 300 рублей.

Когда Лыков увидел схему ДТП, то чуть не сошел с ума. После того как на схеме была поставлена его подпись, кто-то заботливый закрасил полосу разгона и торможения МКАД ручкой и написал, что это сугробы. Выезд с Дмитровки на МКАД, откуда вылетела «золотая ручка», тоже был «занесен снегом». Судя по сфальсифицированной схеме, выезд с Дмитровки на МКАД тоже был засыпан многометровыми сугробами. Интересно, как тогда вообще «золотая ручка» попала на МКАД?

В связи с тем что Лыков был полностью не согласен с вынесенным постановлением, а также в связи с многочисленными нарушениями, допущенными сотрудниками ГИБДД, была направлена жалоба в УГИБДД г. Москвы.

В связи с тем что Лыков был полностью не согласен с вынесенным постановлением, а также в связи с многочисленными нарушениями, допущенными сотрудниками ГИБДД, была направлена жалоба в УГИБДД г. Москвы.

Через некоторое время пришел ответ, подписанный вр.и.о. командира СП ДПС УГИБДД ГУВД г. Москвы А.И. Ходаковым, где он сообщал, что жалоба к рассмотрению принята быть не может, т.к. упущен десятидневный срок обжалования. Если бы Ходаков удосужился заглянуть в календарь, то он бы, наверное, с удивлением обнаружил, что в феврале 2001 г. 28 календарных дней, а не 30 и не 31. А если бы он после этого взял в руки калькулятор или хотя бы посчитал в столбик на листочке бумажки, то понял бы, что жалоба была подана точно в срок.

В данный момент профсоюзом водителей по всем вышеизложенным фактам направлена жалоба в прокуратуру СВАО с требованием возбудить уголовное дело по факту ДТП, произошедшего 21 февраля 2001 г. на 81 км МКАД.

Итак, герои нашего повествования в погонах.

Инспектор 3 БСП ДПС Сераков Василий Иванович.

Отказался вызвать Лыкову «скорую помощь», чем нарушил ст. 1, 2, 3, 10 Закона РФ «О милиции», п.п. 2.2, 3, 4.1, 6.1.10, 6.1.15 Приказа МВД РФ № 297 «Об утверждении наставления по работе дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ». Неоказание помощи, кроме всего прочего, в соответствии с ч. 1 ст.124 УК РФ является уголовно наказуемым деянием.

Не направил водителей на обязательное медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Чем нарушил ст. 1 Приказа МВД «О порядке направления граждан на освидетельствование для установления состояния алкогольного опьянения и проведения освидетельствования» (в случаях, когда при ДТП имеются пострадавшие, проведение освидетельствования обязательно).

Не вписал в протокол свидетеля ДТП, водителя а/м ЗИЛ, чем нарушил п. 15.2.4 Наставления по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД РФ.

Вписал свидетелями в протокол представителей фирмы, которой принадлежит «золотая ручка», личностей крайне заинтересованных и, самое главное не являющихся свидетелями, т.к. они приехали на место после ДТП.

И.о. командира 3 БСП ДПС УГИБДД ГУВД г. Москвы.

Моментально вынес постановление и «безошибочно» определил виновного, при этом по ему одному понятным причинам не заметил, наверное, не захотел заметить, гипс на руке одного из участников ДТП, ссадины и зеленку на лице, не захотел допросить свидетеля ДТП. Я ни секунды не сомневаюсь в том, что этот высокопоставленный чиновник от ГИБДД в совершенстве знает ПДД, приказы и наставления. Напрашивается вопрос: кто или сколько побудило чиновника от ГИБДД обвинить водителя, двигающегося по главной дороге.

Вр.и.о. командира СП ДПС УГИБДД ГУВД г. Москвы А.И. Ходаков.

Защищая честь мундиров вышеперечисленных сотрудников 3 БСП ДПС УГИБДД ГУВД г. Москвы, разучился считать до десяти, вместо объективного разбирательства занимается «отписками». По неизвестной причине проигнорировал имеющуюся в жалобе информацию о совершенном преступлении, не удосужился проверить эту информацию, не возбудил уголовное дело. Не дал правовую оценку действиям вышеуказанных сотрудников ГИБДД в части нарушения немыслимого количества законов, постановлений, приказов и инструкций.

Вот так вот, господа, Закон «О милиции» даже рядом не курил с кабинетами этих сотрудников ГИБДД.

Копия этой статьи будет направлена в ГУ ГИБДД МВД РФ с просьбой дать правовую оценку действиям вышеназванных сотрудников ГИБДД. Ответ будет опубликован в ближайших номерах нашего журнала.

Этой публикацией мы предлагаем открыть в нашем журнале рубрику под условным названием «Черный список ГИБДД». В нем мы намерены публиковать фамилии сотрудников ГИБДД, благодаря усилиям которых отношение участников дорожного движения к сотрудникам ГИБДД изменяется не в лучшую сторону.

Уважаемый водитель!

Данная анкета создана и распространяется сотрудниками Межрегионального профессионального союза водителей-профессионалов (МПВП), Независимого профсоюза предпринимателей и водителей Дагестана (НППВД), редакцией журнала «Автотрак».

Анкетирование проводится в связи с крайне напряженной ситуацией на дорогах РФ, с участившимися случаями вымогательства взяток сотрудниками органов ГИБДД, представителями других контролирующих государственных органов.

Ни для кого не секрет, чтобы пройти с грузом по трассе, необходимо иметь в кармане на взятки не одну тысячу рублей вне зависимости, все ли у тебя в порядке с грузом и документами или нет.

Эти деньги мы отрываем от наших жен, детей, родителей, чтобы отдать ненасытным взяточникам за право честно зарабатывать свой хлеб.

Взяточничество среди сотрудников ГИБДД уже давно превратилось в притчу во языцах и стало традицией: «Не подмажешь не поедешь!». А аппетиты у взяточников растут с каждым днем.

ОНИ БУДУТ РАСТИ И ДАЛЬШЕ, ЕСЛИ МЫ НЕ ПОЛОЖИМ ЭТОМУ КОНЕЦ

Все предоставленные вами сведения по фактам взяточничества и вымогательства на дорогах РФ будут проанализированы нашими сотрудниками и в обработанном виде переданы в МВД РФ, Генеральную прокуратуру РФ, средства массовой информации.

Кроме того, полученная от вас информация ляжет в основу предложений, подготовленных и переданных в контрольно-профилактический отдел Главного управления ГИБДД РФ в целях привлечения к ответственности особо зарвавшихся взяточников, а также нормализации положения на российских дорогах.

ИНСТРУКЦИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ АНКЕТЫ

Анкета разделена на две части: «Таблица» и «Контактная информация».

В первом столбце таблицы «Дата, время (часы, минуты)» необходимо по возможности точнее указать время, когда вы были остановлены и вынуждены заплатить взятку.

Во втором столбце таблицы «Пост либо его местонахождение (км, трасса, населенный пункт)» следует указать название поста либо его местонахождение (например, пересечение дорог, въезд/выезд из населенного пункта, название населенного пункта, километр трассы).

Третий столбец таблицы (заполнить обязательно) для номера нагрудного жетона сотрудника ГИБДД, по возможности звания. Если вас остановили сотрудники иного контролирующего органа (например, Российской транспортной инспекции, Российского дорожного агентства, Налоговой инспекции), указать наименование органа, звание, номер служебной машины, по возможности ФИО.

Четвертый столбец таблицы «Сумма взятки» разделен на две подгруппы: какую сумму взятки с вас попросили и на какой сумме вы сторговались.

Вторая часть анкеты (нижняя) «Контактная информация» содержит сведения о заполнявшем данную анкету. Эта часть анкеты отрывается и может быть предоставлена в правоохранительные органы ТОЛЬКО ПО ЖЕЛАНИЮ ЗАПОЛНИВШЕГО АНКЕТУ и никак иначе.

ЗАПОЛНЕННЫЕ АНКЕТЫ МОЖНО НАПРАВИТЬ ПО АДРЕСАМ:

129301 МОСКВА, УЛ. БОРИСА ГАЛУШКИНА, 14/2-21, ТЕЛ./ФАКС: (095) 283-0854

367014 МАХАЧКАЛА, 6-я МАГИСТРАЛЬНАЯ УЛ., 144, ТЕЛ./ФАКС: (8722) 66-2068, 66-2494

МОСКВА, ДМИТРОВСКОЕ ШОССЕ, СТРОЕНИЕ 118 (ДАГЕСТАНСКАЯ СТОЯНКА НА МКАД)

119633 МОСКВА, А/Я 117, «АВТОТРАК»

АДРЕСА ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ: newhouse@aha.ru, hronos@dagestan.ru, autotruk@cityline.ru

Заранее вам благодарны,
с наилучшими пожеланиями
Председатель НППВД — **Набиев И.Н.**
Главный редактор журнала "Автотрак" — **Жигульский Д.К.**
Председатель ЦС МПВП — **Котов А.В.**

АНКЕТА

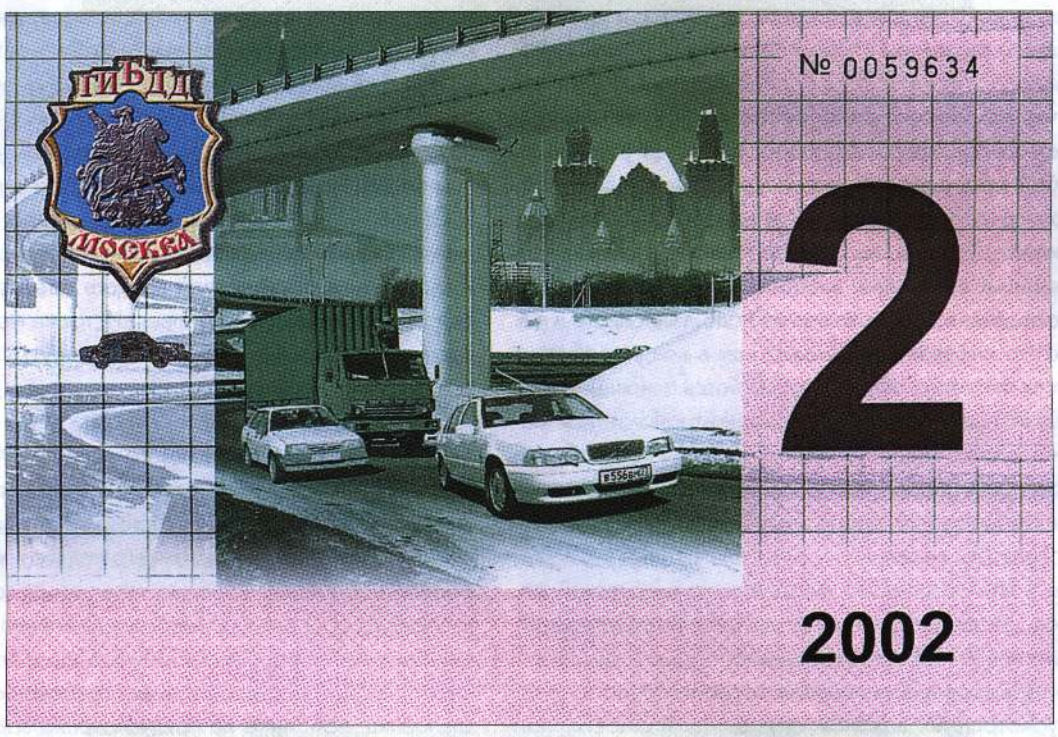
Дата, время (часы, минуты)	Пост либо его местонахождение (км, трасса, населенный пункт)	Номер нагрудного знака сотрудника ГИБДД (либо номер служебной машины, либо ФИО сотрудника) или других служб	Сумма взятки	
			сколько просил	сколько отдали

ВНИМАНИЕ !
ПРЕДОСТАВЛЕННАЯ ВАМИ КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ СТРОГО КОНФИДЕНЦИАЛЬНА,
НЕ ПОДЛЕЖИТ РАЗГЛАШЕНИЮ БЕЗ ВАШЕГО СОГЛАСИЯ.

ФИО _____
Адрес _____
Телефон _____
АВТОМАШИНА (марка) _____, госномер _____
Груз, количество _____

– СКОЛЬКО СТОЯТ ПРОПУСКА В МОЖД?

– НИСКОЛЬКО!



(095) 283-0854 Профсоюз водителей

Путевые листы

Кочетов А.В.

В последнее время к нам часто обращаются перевозчики с вопросами, касающимися заполнения путевых листов.

Оно и понятно, до января 2001 г. подавляющее большинство частных предпринимателей путевки не заполняли. А теперь вроде как надо. С юрлицами все понятно, они путевки выписывали всегда, для них это вполне привычно, и вопросов практически не возникает. Кроме этого, ни для кого не секрет, что за последние полгода (в связи с введением НДС для частников) пошел отток предпринимателей грузоперевозчиков из серого сектора экономики в черный. Многие стали работать по купленным лицензионным карточкам, открытым на юрлиц, что автоматически влечет за собой необходимость заполнять путевки, предусмотренные для юридических лиц. Заполняют их кто как хочет, зачастую неправильно. Поэтому мы решили прояснить ситуацию в вопросах, связанных с путевыми листами. В частности, для чего они нужны, какие бывают, на сколько их надо выписывать и т.д. Надеемся, что эта информация поможет вам в вашей работе.

Путевые листы грузового автомобиля являются основным документом, определяющим совместно с товарно-транспортной накладной при перевозке товарных грузов показатели, необходимые для учета работы подвижного состава и водителя, а также для начисления заработной платы водителю и осуществления расчетов за перевозки грузов.

Требование наличия путевого листа при коммерческой перевозке грузов у водителя отражено в Правилах Дорожного Движения, в главе 2 «Общие обязанности водителя». Пункт 2.1.1 гласит что водитель механического транспортного средства, в предусмотренных законом случаях (в частности, при коммерческой перевозке грузов), обязан иметь при себе путевой лист.

До последнего времени частные предприниматели, в подавляющей массе, путевые листы в своей работе не применяли. А на резонный вопрос сотрудников ГИБДД заявляли, что «машина моя, я что сам себе должен путевку выписывать?»

Кстати сказать, в данном вопросе правы сотрудники ГИБДД. Частные предприниматели обязаны были и раньше пользоваться путевыми листами, которые применяли в своей работе юрлица.

Инструкцией Минфина № 156 от 30.11.1983 г. (в редакции Постановления Госкомстата № 78 от 28.11.1997 г. «Об утверждении унифицированных форм первичной учетной документации по учету работы строительных машин и механизмов, работ в автомобильном транспорте») «О порядке расчетов за перевозки грузов автомобильным транспортом» установлены формы путевых листов, для перевозок грузов автомобильным транспортом:

№ 4-С «Путевой лист грузового автомобиля» – (сдельная), применяемая при осуществлении перевозок грузов на условиях оплаты работы автомобиля по сдельным расценкам.

№ 4-П «Путевой лист грузового автомобиля» – (повременная), применяемая при выполнении работы автомобилем по перевозке грузов на условиях оплаты за работу автомобиля по повременным тарифам.

№ 4-М «Путевой лист грузового автомобиля» – (междугородная), применяемая при выполнении работы грузовым автомобилем по перевозке грузов в междугородном сообщении.

Статьей 15 инструкции предусмотрено, что государственные, кооперативные, общественные предприятия, организации и учреждения обязаны при выпуске автомобиля на линию выдавать водителю путевой лист. И также установлено, что выпуск автомобиля на линию без путевого листа категорически запрещается. То есть вроде как получается, что про частников тут и слова нет. Но...

Частью 3 ст. 23 Гражданского кодекса (ГК) прямо предусмотрено, что к предпринимательской деятельности граждан, осуществляемой без образования юридического лица, соответственно применяются правила настоящего кодекса, которые регулируют деятельность юридических лиц, являющихся коммерческими организациями, если иное не вытекает из закона, иных правовых актов или существа правоотношения. Иными словами, на предпринимателей распространяются все требования, предусмотренные для юрлиц, если иное не предусмотрено законодательством.

Статьей 748 ГК РФ «Общие положения о перевозке» установлено, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. То есть условия перевозки грузов регулируются, в том числе и Инструкцией Минфина «О порядке расчетов...».

Ни в одном нормативном акте или законе не оговорено, что частные предприниматели путевые листы заполнять не должны. Следовательно, необходимость ведения путевой документации, распространялась и на частных предпринимателей.

Однако в связи с тем, что инспектора ГИБДД, за редким исключением, все-таки слабо знакомы с нормами ГК, постановлениями Госкомстата и инструкциями Минфина, у частных предпринимателей почти всегда получалось без особых финансовых потерь обойти стороной этот скользкий вопрос.

30.06.2000 г. Приказом Минтранса № 68 «О введении путевой документации для индивидуальных предпринимателей,

осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте» введены новые формы путевых листов для частных предпринимателей. Новые путевки для частников в части простоты заполнения выгодно отличаются от путевок для юрлиц. В них не предусмотрен талон заказчика, что исключает возможность исчисления расчетов стоимости перевозки грузов. То есть в путевке нет ни слова о стоимости предоставляемой грузоперевозчиком услуги. Учитывая, что, как правило, стоимость перевозки оговаривается с клиентом в устном порядке, также принимая во внимание ст. 161 ГК РФ, где предусмотрено, что должны заключаться в письменной форме договора между юридическими лицами (в данном случае ПБОЮЛ также приравнены к юрлицам), а также между юрлицами и гражданами, получается, что отсутствие в путевке талона заказчика фактически лишает предпринимателя в законном порядке потребовать с клиента оплаты стоимости услуги, в случае если оплата не была произведена либо произведена не полностью.

С другой стороны, приказом Минтранса установлено, что, во-первых, путевые листы могут изготавливаться типографским способом, с помощью принтера, множительной техники или иным способом, обеспечивающим аккуратное оформление документа. А во-вторых, не установлен формат путевки, т.е. она может быть на весь лист, а может и на пол-листа. Учитывая, что к вопросу оплаты водители относятся очень трепетно, мы в профсоюзе водителей взяли путевку, немного уменьшили ее размер и в нижней части листа разместили отрывной талон заказчика. Никого ни к чему не обязывает. Если клиент стремный, талон можно заполнить и попросить клиента расписаться. Если все в порядке, то его можно просто оторвать и выбросить. По-моему, тоже выход.

Теперь немного о порядке заполнения путевых листов.

Путевки для юрлиц бывают, как указывалось выше, трех форм: № 4-С, 4-П, 4-М.

В соответствии с «Порядком изготовления, учета, заполнения и обработки путевого листа для грузового автомобиля», утвержденным Инструкцией Минфина № 156 от 30.11.1983 г., о которым говорилось выше, установлено, что путевые листы формы № 4-С, 4-П выдаются водителю под расписку уполномоченным на то лицом только на один рабочий день (смену) при условии сдачи водителем путевого листа предыдущего дня работы.

На более длительный срок при междугородных перевозках грузов (когда водитель выполняет перевозки в течение более суток) выдаются путевые листы формы № 4-М. Выдаваемый путевой лист должен обязательно иметь штамп и печать организации, которой принадлежит автомобиль.

По поводу предпринимателей.

Приказом № 68 Минтранса РФ от 30.06.2000 г. установлено, что путевые листы новой формы применяются при перевозке грузов с 01.01.2001 г.

Пунктом 5 Приложения № 5 «Порядок ведения путевых листов при осуществлении перевозочной деятельности индивидуальными предпринимателями», утвержденного тем же приказом, установлено, что путевой лист действителен в течение одного дня. На более длительный срок он действителен в случае, когда водитель выполняет задание в течение более одних суток (смены) вне места постоянной стоянки автотранспортного средства.

Если предприниматель сам работает за рулем, соответственно и путевку он себе сам выписывает (Примечание к п. 4 Приложения № 5 Приказа Минтранса № 68).

Если предприниматель использует труд наемных водителей, путевой лист каждому водителю выписывает либо предприниматель, либо специально назначенное лицо (п. 4 Приложения № 5 Приказа Минтранса № 68).

В строках «Водитель» и «Номер водительского удостоверения» записываются фамилия и инициалы водителей, работающих по найму по данному путевому листу, и номера их водительских удостоверений на право управления автотранспортным средством. Если за рулем сам предприниматель, данные графы не заполняются (п. 9.4 Приложения № 5 Приказа Минтранса № 68).

В строке «Водитель по состоянию здоровья к управлению допущен» проставляется подпись работника, уполномоченного предпринимателем на проведение предрейсового медицинского осмотра, удостоверяющая состояние здоровья водителя, работающего по найму, и допуск его к управлению автотранспортным средством. Если за рулем сам предприниматель, соответственно данная графа не заполняется (п. 9.7 Приложения № 5 Приказа Минтранса № 68).

В строке «Автомобиль технически исправен. Выезд разрешен» при выезде водителя на линию, работающего по найму, проставляется подпись лица, отвечающего соответствующим квалификационным требованиям на проведение предрейсового технического осмотра. То есть того, кто прошел курсы БДД. Если за рулем сам предприниматель, то... ну вы уже сами все знаете (п. 9.8 Приложения № 5 Приказа Минтранса № 68).

Раздел «Особые отметки» предназначен для фиксации проведенных проверок сотрудниками милиции и работниками Российской транспортной инспекции.

И еще, путевой лист, выдаваемый предпринимателем нанятому водителю, является документом, подтверждающим, что водитель в данное время находится в трудовых отношениях с предпринимателем. Водитель не обязан с собой возить трудовое соглашение, а тем более трудовое соглашение, заверенное в Налоговой инспекции. Путевка – вот его трудовое соглашение, которое водитель берет с собой. Кроме того, водителям, работающим по найму, не нужно давать доверенность на управление т/с. Вы же не хотите, чтобы водитель на вашей машине поехал к теще в какой-нибудь Нижневартовск. Путевой лист – вот его доверенность.

Так что, господа, пишите путевые листы, пишите. Ну а если совсем неохота, то хотя бы пару пустых путевок киньте себе в бардачок. И у вас проблем меньше будет, и сотрудников ГИБДД искушать не будете. Им и так тяжело на дороге, столько вокруг соблазнов и искушений.

Пока все, удачи вам на дороге!

Лицензии

С 1 июля 2001 г. лицензии в Московской области подешевели на 700 рублей.

В настоящее время в более чем 30 субъектах РФ при лицензировании грузоперевозок в пределах РФ сотрудники Транспортных инспекций в части взимания лицензионных сборов руководствуются не Постановлением Правительства РФ № 322 от 16 марта 1997 г. «О лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах РФ», а письмом № АЛ-7/81-ис, вышедшим из-под пера одного особо мудрого чиновника от Минтранса РФ.

Оно и понятно, по закону, лицензия на грузоперевозки стоит 300 рублей, стоимость рассмотрения заявления на лицензирование 10 рублей. В письме же предложено транспортным инспекторам брать с грузоперевозчиков 1000 рублей за лицензию и 300 рублей за рассмотрение. Итого, все на круг, на 990 рублей дороже, чем положено по закону. Вроде не много (хотя для кого как), но учитывая, что лицензии выдаются тысячами, то...

До 1 июля в Московской области лицензия тоже стоила 1000 рублей. Профсоюз неоднократно обращался в Московскую областную транспортную инспекцию и в Департамент Российской транспортной инспекции. Однако обращения результатов не дали.

15.04.2001 г. профсоюз вновь обратился ДРТИ через Московскую областную транспортную инспекцию с письмом, в котором говорилось, что в случае если в кратчайшее время не будут приняты меры по приведению ставок лицензионного сбора в соответствие с действующим законодательством, профсоюз обратится в Генеральную прокуратуру РФ с просьбой о вынесении прокурорского протеста на незаконный правовой акт и после признания данного акта незаконным инициирует исковое производство по возврату гражданам незаконно полученных транспортными инспекциями средств.

Указанием главного государственного транспортного инспектора Козлова М.И. от 15.06.2001 г. № МК-7/413-ис письмо № АЛ-7/81-ис от 24.02.99 г. отозвано.

Однако данное письмо отозвано только для Московской области. В остальных более чем 30 регионах РФ оно действует.

10.07.2001 г. профсоюз повторно обратился в ДРТИ РФ с требованием отозвать вышеуказанное письмо для всей России-матушки.

Ждем ответа...

Пропуска

В первых числах июня прокуратура Костромы вынесла прокурорский протест на постановление администрации Костромы № 816 «О сохранности дорог и инженерных сооружений в весенний период».

Данным постановлением со 2 апреля по 18 мая 2001 г. было запрещено движение транспорта «с нагрузкой на любую из осей более 3,5 т». То есть вне зависимости от наличия груза в кузове тупо бралась разрешенная максимальная масса т/с по документам, делилась на количество осей, и все. Все машины от ЗИЛа и выше подпадают под ограничение.

Проехать по Костроме можно было только с пропуском. Транзитные пропуска стоили от 80 до 350 рублей. Разовые пропуска (на одни сутки) от 320 до 1400 рублей, пропуска на весь период этого беззакония стоили от 4500 до 10 800 рублей. Не кисло, да?

Но на беду администрации, в Кострому 29.04.2001 г. на заказ под загрузку приехал член профсоюза. Его долго не пускали в город без пропуска, и в конце концов он был вынужден его купить за 882 рублей (700 – пропуск, 140 – НДС, 42 – налог с продаж). На самом деле, не терять же клиента.

И самое главное, хороший водитель не поленился привезти этот самый пропуск с приходником и счетом-фактурой в профсоюз.

После этого была написана жалоба в прокуратуру Костромы, и прокуратура встала в данном вопросе на сторону водителей, вынеся прокурорский протест на постановление администрации в части взимания денег за пропуска.

По всей видимости, в следующем месяце профсоюз командирует в Кострому юриста для возврата 882 рублей, оплаченных за пропуск, обратно водителю.

Кстати, если кто-то еще в этом году платил за въезд в Кострому, обращайтесь, мы и ваши деньги вернем.

Да, кстати, чуть не забыл, того водителя, кто привез пропуск в профсоюз, зовут Михаил Артамонов. Побольше бы таких ребят, и я думаю, проблема платных пропусков в России была бы искоренена раз и навсегда.

Налоги

В связи с постоянно поступающими в адрес Министерства РФ по налогам и сборам запросами о порядке оформления счетов-фактур в 2001 г. МНС РФ издало письмо № ВГ-6-03/404 от 21.05.2001 г. «О применении счетов-фактур при расчетах по налогу на добавленную стоимость». Учитывая, что с 1 января 2001 г. все частные предприниматели стали плательщиками НДС и обязаны заполнять счета-фактуры и вести журнал покупок и продаж, а кроме того, освободиться от НДС предприниматель может только при правильном и постоянном заполнении вышеуказанных документов, это письмо является неплохим подспорьем для тех, кто плохо разбирается в тонкостях заполнения подобных бумаг.

С письмом МНС вы можете ознакомиться по адресу: http://tradeunion.narod.ru/zakon/pbg6.htm

Законы

Постановлением Правительства РФ от 5 апреля 2001 г. № 265 утверждено новое положение о лицензировании деятельности по транспортно-экспедиционному обслуживанию юридических и физических лиц на автомобильном транспорте.

Данным постановлением утвержден перечень услуг по транспортно-экспедиционному обслуживанию, осуществляемому на основании лицензии, в частности:

1. Прием и исполнение заказа на перевозку груза автомобильным транспортом.
2. Прием груза от грузоотправителя.
3. Оформление документов на прибывший в адрес грузополучателя груз.
4. Информирование грузополучателя о прибытии груза.
5. Информирование перевозчика о наличии у грузоотправителя груза для перевозки.
6. Оформление товарно-транспортных накладных на перевозку груза автомобильным транспортом.
7. Охрана и сопровождение груза при его перевозке автомобильным транспортом.
8. Обработка груза: выгрузка, укладка, подсортировка, затаривание, пакетирование, взвешивание, упаковывание, заполнение бирок, нанесение маркировки, разметка.
9. Ведение учетных карточек для грузоотправителя по выполнению договорных объемов перевозок автомобильным транспортом.
10. Разработка маршрутов и графиков движения при перевозке грузов автомобильным транспортом.
11. Разработка маршрутов и графиков движения при перевозке пассажиров автомобильным транспортом.
12. Контроль за выполнением графиков движения и диспетчерское сопровождение автобусов на маршрутах.
13. Предварительная и текущая продажа и бронирование проездных билетов на автобусы и другие виды транспорта, доставка билетов, другие услуги, оказываемые на автовокзалах, пассажирских автостанциях и в автокассах, а также в пунктах приема и исполнения заказов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом.
14. Обоснование и согласование договорных цен на автомобильном транспорте.
15. Представление станциям железных дорог, морским, речным портам (пристаням) и аэропортам заявок на отправление груза от имени грузоотправителя.
16. Получение от станций железных дорог, морских, речных портов (пристаней) и аэропортов разрешений на завоз груза и информирование об этом грузоотправителя.
17. Сдача груза станциям железных дорог, морским, речным портам (пристаням) и аэропортам.
18. Оплата стоимости перевозок (включая дополнительные сборы) по железной дороге, морским, речным и воздушным транспортом.
19. Получение от станций железных дорог, морских, речных портов (пристаней), аэропортов документов, подтверждающих прием груза к перевозке и оплату перевозки, а также доставка их грузоотправителю.
20. Прием от станций железных дорог, морских, речных портов (пристаней) и аэропортов груза, сдача его получателю, доставка срочного груза.
21. Предъявление претензий и исков за просрочку доставки груза.

Стоимость лицензии включает в себя:

рассмотрение заявления о выдаче лицензии – 300 рублей;

выдача лицензии – 1000 рублей;

переоформление и продление срока действия лицензии – 10 рублей.

Подробно прочитав данное положение, ничего плохого мы в нем не обнаружили, кроме того, есть даже несколько положительных моментов для соискателей лицензий по сравнению с ранее действующим постановлением.

Полностью с текстом постановления вы можете ознакомится на WEB-страничке профсоюза по адресу: http://tradeunion.narod.ru/zakon/pp265.htm

Транспортные инспекции

Транспортная инспекция СВАО Москвы переехала с ул. Летчика Бабушкина, д.38, к. 2 и теперь расположена в здании Московской транспортной инспекции по адресу: ул. Петрозаводская, д. 32, к. «А», тел: 451-8277.

Перемены коснулись не только месторасположения инспекции. В ней изменился начальник. Ранее Транспортной инспекцией СВАО руководил Желенков Виктор Дмитриевич. За время его руководства с 1999 г. в профсоюз поступили более сотни обращений на неправомерные действия сотрудников инспекции. Дошло до того, что профсоюз вынужден был обратиться в правоохранительные органы с требованием возбудить в отношении Желенкова уголовное дело по факту предоставления заведомо ложной информации соискателям по вопросам лицензирования. Дело не возбудили, однако жалоб стало поступать на порядок меньше.

В настоящее время начальником инспекции стал Фомин Виктор Иванович, совмещающий эту должность с должностью начальника Транспортной инспекции СЗАО.

Учитывая, что жалоб на сотрудников СЗАО за последние месяцев восемь в профсоюз не поступало, искренне надеемся, что ситуация в Транспортной инспекцией СВАО изменится к лучшему.

Межрегиональный профессиональный союз водителей-профессионалов расположен по адресу: 129301 Москва, ул. Б. Галушкина, 14/2-21. Тел./факс: 283-0854, E-mail: kochetov@au.ru newhouse@aha.ru http://tradeunion.narod.ru

Бесплатные консультации по вопросам лицензирования, пропускного режима, ДТП, налогового законодательства. По рабочим дням с 12 до 21 часа.

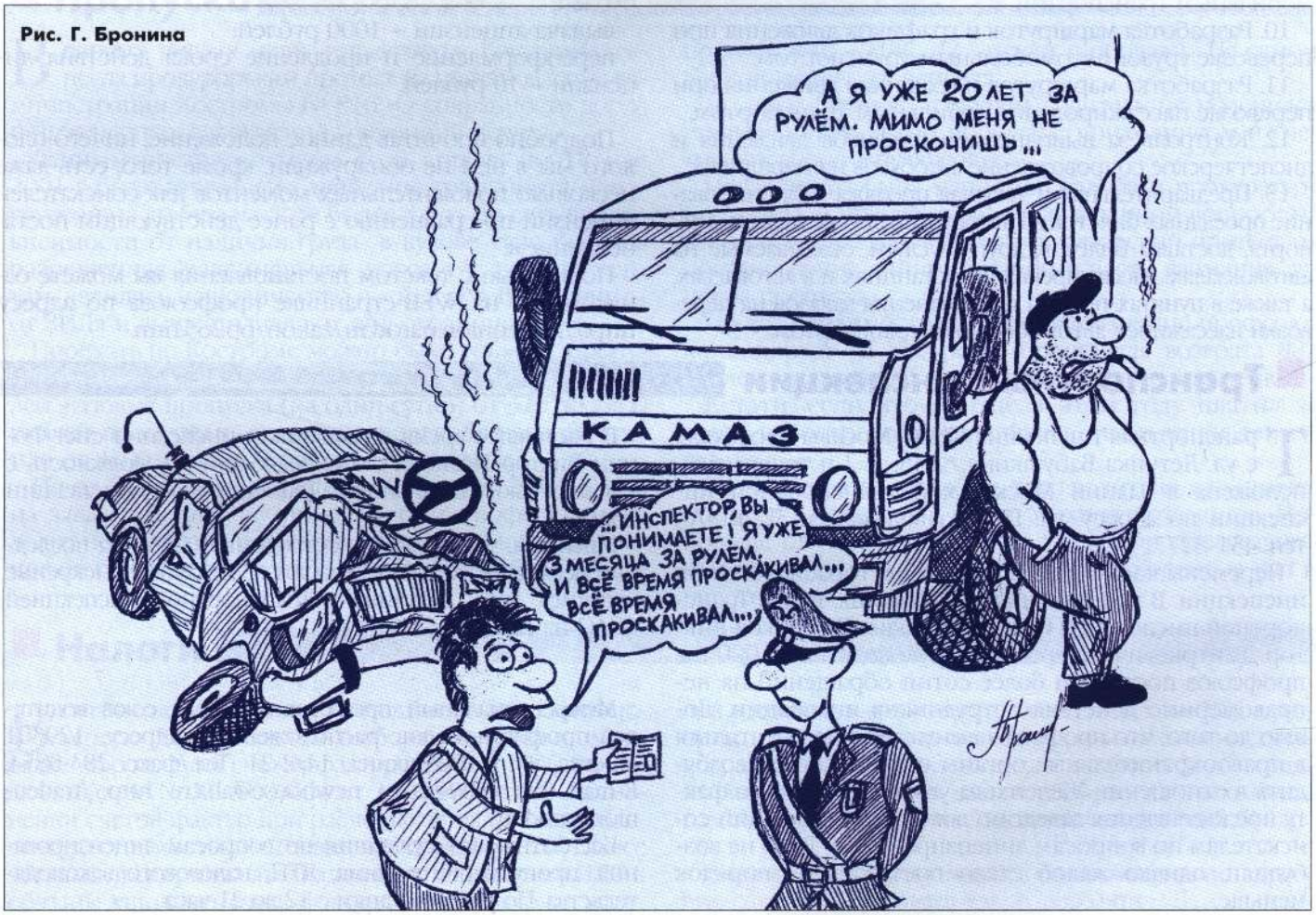
Тише едешь — в больнице будешь

Дмитрий ЗЛЕНКО

На проспекте Мира произошло ДТП. Ушастый «Запорожец» слегка поцарапал переднюю дверь шестисотому «мерседесу». От полученных травм водитель «Запорожца» скончался на месте.
Этот «бородатый» анекдот еще месяц назад воспринимался мной исключительно как «чернушная» шутка. Однако злободневность жизни заставляет пересматривать свои воззрения. Вещи, над которыми раньше угорал со смеху, теперь вызывают лишь горестную ухмылку...

Узнал, что мой старый приятель в больницу попал. Абсолютно здоровый мужик, шофер, кстати, по профессии, и вдруг в больнице прохлаждается. Дай, думаю, навещу. Захожу в палату и не могу его найти, хотя больничный апартамент – одноместный... Немощное существо (иначе уви-

Рис. Г. Бронина



денное не назовешь), лежащее возле окна, вялым жестом поманил меня к себе. По мере приближения начинаю узнавать своего приятеля. Смысл выражения «На нем не было лица» в полной мере осознал, когда вместо привычной, добродушной физиономии я увидел месиво, местами поросшее гноящимися болячками. Вместо левого глаза был огромный лиловый бубон, на котором незатейливо мохнатилась сползшая бровь. От улыбки в тридцать два зуба осталось что-то около десяти... Помимо прочего, у него оказались сломаны три ребра, шейка бедра и коленная чашечка. Из разных частей тела торчат какие-то трубки. Сердечный аппарат своим ритмичным, едким писком сильно действовал на нервы, а ведь я в палате меньше минуты...

Говорил он еле-еле, выдавливая каждый звук огромными усилиями. Но разобрать его хрипение было невозможно... Фрукты, которыми я наивно рассчитывал побаловать приятеля, отдал медсестре. Я не мог даже предположить, что увижу его в ТАКОМ состоянии...

Недели через две, когда он более или менее мог членораздельно говорить, я узнал, что с ним случилось. Вез он из Москвы в область на своем ЗИЛ-130 кирпич. Впереди затяжной подъем. В общем, машина груженая – больше 30 км/ч не тянет. Тащится в гору хоть как-то, и то слава Богу... Тут джип догоняет. Дорога узкая – одна полоса. Внедорожник, не долго мудрствуя, пересек сплошную и на обгон. В конце подъема стояли инспекторы ДПС и, естественно, тормознули нарушителя...

Километра через два догоняет этот джип и всячески намекает на то, чтоб ЗИЛ остановился. Деваться некуда – пришлось. Из джипа высыпали пятеро глупорожих мордоворотов, вытащили водителя грузовика из кабины и стали выяснять, дескать, какого х... он так медленно ехал. Объяснения их, разумеется, не удовлетворили, и в ход пошла «тяжелая артиллерия»: кулаки, монтировки, бейсбольные биты... Оставив водителя захлебываться в луже собственной крови, «братки» укатили, как говорится, в неизвестном направлении...

Случай, произошедший со мной недели три назад, к счастью, обошелся без мордобитий, хотя все шло именно к этому. У нас, на Рязанском проспекте, «пробки» – не редкость. Большинство честно отстаивает в них час-другой, местные, к числу коих я принадлежу, для экономии времени и бензина используют дворы. Нарушаем (используем дворы для сквозного проезда), но аккуратно, больше 20 км/ч не ездим...

Был как раз один из таких «пробочных» дней. Свернул во дворы – еду не спеша. Вдруг пристраивается на «хвост» «жигуленок» четвертой модели. Водитель нервный там какой-то: бибикает, светом мигает... Ну, думаю, ладно – фиг с тобой. Быстрей поехал. На спидометре 40 км/ч, а ему все мало. Психует бедняга – по-прежнему клаксон надрывает и дальним светом слепит. Проехали таким образом метров двести. Останавливаю машину на дворовой стоянке – дорогу ему уступаю. А он, вместо того чтобы воспользоваться моей любезностью, останавливается тоже, причем посреди дороги, тем самым перегородив все движение. Выскакивает из «четверки» верзила, лицо которого признаками интеллекта не изуродовано, и с пеной у рта начинает выкрикивать какой я дерьмовый водитель, коль не могу во дворе ездить больше 20 км/ч. Он даже пообещал Правила дорожного движения засунуть мне в одно очень увлекательное место. В надежде утихомирить я в его адрес тоже загнул парочку чисто русских оборотов. Но эффект мои слова произвели совершенно обратный. В голову, видать, дополнительная порция мочи поступила и его с такой силой начало колбасить, что в палате для особо буйных таких шоу не бывает. Проходившая женщина попыталась сделать ему замечание, мол, что ж ты так разорался. Он возьми да замахнись на нее своей лапищей. На женщину! Потом вцепился в меня... Трудно сказать, чем бы дело кончилось, поскольку образовавшаяся «пробка» стала чересчур шумной, и этому ненормальному пришлось ретироваться...

Он быстро сел в машину и стремительно удрал. Несмотря на быстротечность событий мне удалось записать его номер: х536нм 99RUS, ВАЗ-2104, цвет – вишня. Если встретите это «чудо» на дороге – держитесь как можно дальше, вдруг покусает.

Признаться, боязно садиться за руль. Быстро будешь ехать – ГИБДД штрафанет, медленно – изобьют в пух и прах. Хоть пешком ходи.

Алексей Кочетов

Штрафная стоянка

Вопрос о штрафных стоянках стоит очень актуально. Сотрудники ГИБДД из меры пресечения грубейших административных правонарушений в сфере дорожного движения сделали страшилку для водителей. В особой мере, наверно, это касается грузоперевозчиков. Банальная ситуация: машина идет под грузом под самолет, у которого рейс раз в неделю, в кузове электроника тысяч на 300 долларов, а гибэдэдэшник заявляет, так как у водителя нет печати налоговой инспекции в трудовом соглашении, он отстраняется от управления, а машина ставится на штрафплощадку. Экспедитор в шоке, водитель в ужасе, и в этом случае 100 долларов в карман инспектору кажутся не самым плохим выходом из ситуации.

Поэтому считаю, что тем, кто работает за рулем, будет полезно поближе познакомиться с законами, нормами и правоприменительной практикой, касающейся отстранения от управления т/с и постановкой машины на штрафстоянку.

В соответствии со ст. 245 Кодекса об административных правонарушениях (далее КоАП) управляющие транспортными средствами водители или иные лица, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, а равно лица, не имеющие права управления транспортными средствами, или лишенные этого права, или не имеющие при себе документов, предусмотренных Правилами Дорожного Движения, или совершившие нарушения, предусмотренные частями четвертой, пятой и седьмой ст. 114 настоящего кодекса, подлежат отстранению от управления транспортным средством, а транспортное средство – задержанию до устранения причины задержания.

Части четвертая, пятая и седьмая ст. 114 КоАП соответственно предусматривают ответственность за:

1. Управление транспортными средствами, имеющими неисправность тормозной системы, рулевого управления или неисправное тягово-сцепное устройство (в составе автопоезда).

2. Управление водителями зарегистрированными транспортными средствами без государственных регистрационных знаков, а равно без государственных регистрационных знаков на прицепах грузовых автомобилей.

3. Управление водителями транспортными средствами с подложными государственными регистрационными знаками.

Кроме того, аналогичные нормы прописаны в Приказе МВД РФ № 297 от 20.04.1999 г. «Об утверждении наставления по работе дорожно-постовой службы ГИБДД МВД РФ», в частности п. 13.13 вышеуказанного приказа, которому обязаны подчиняться все сотрудники ГИБДД, гласит:

«Сотрудник ДПС в соответствии со ст. 114 и 245 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях отстраняет водителя от управления транспортным средством, а транспортное средство задерживает до устранения причины задержания в случаях, когда:

а) имеются достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения;

б) водитель не имеет права управления транспортным средством или лишен этого права, а равно не имеет при себе

Рис. Г. Бронина



документов, предусмотренных Правилами Дорожного Движения;

в) транспортное средство имеет неисправности тормозной системы, рулевого управления или неисправное тягово-сцепное устройство (в составе автопоезда);

г) транспортное средство зарегистрировано, но не имеет государственных регистрационных знаков, а равно без государственных регистрационных знаков на прицепах грузовых автомобилей;

д) транспортное средство имеет подложные государственные регистрационные знаки.

О совершенном нарушении составляется протокол и выясняются сведения, необходимые для разрешения дела об административном правонарушении. При невозможности устранения причины задержания транспортного средства на месте оно помещается на специально отведенное охраняемое место.

Итак, на первый взгляд все ясно, но только на первый взгляд, т.к. существуют свои «нюансы».

Начнем с «зеленого змия».

01.02.93 приказом МВД РФ утверждена инструкция «О порядке направления граждан на освидетельствование для установления состояния опьянения и проведения освидетельствования».

В примечании к ст. 1 вышеуказанной инструкции оговорено, что основаниями для направления гражданина на освидетельствование являются: наличие признаков опьянения (запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, выраженное дрожание пальцев рук, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке), а также заявление граждан об употреблении водителем спиртных напитков; признание самого лица в употреблении спиртных напитков.

Кроме того, на медицинское освидетельствование в обязательном порядке направляются водители – участники ДТП, в результате которых есть пострадавшие.

С помощью индикаторных трубок «Контроль трезвости» освидетельствование проводят сотрудники ГИБДД прямо на посту. Освидетельствование проводится в присутствии двух понятых, которыми, по понятным причинам, не могут быть сотрудники ГИБДД. (ст. 8 вышеуказанной инструкции). Кроме того, перед применением индикаторных трубок проверяется их пригодность. Не подлежат использованию трубки, если они имеют механические повреждения внутреннего устройства, нарушена их герметичность, наполнитель имеет зеленые вкрапления и он пересыпается по трубке, а также если истек гарантийный срок их годности (указан в паспорте изделия «Контроль трезвости»).

Наполнитель под действием алкоголя должен изменить окраску с желтой на зеленую в течение 1 – 2 минут. По высоте окраски наполнителя путем сравнения с цветной шкалой инструкции-памятки, прилагаемой к каждому комплекту «Контроль трезвости», определяется содержание алкоголя в выдыхаемом воздухе.

Если окраска реагента не изменилась или высота столбика реагента, изменившего окраску с желтого на зеленую, не достигает уровня красной риски, то проба на содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе признается отрицательной. Если высота столбика реагента, изменившего окраску с желтой на зеленую, достигает красной риски или выше ее, то проба признается положительной.

Особо ядовитые противокариесные жвачки «орбит» или «дирол» примерно в течение 30 минут после употребления дают устойчивый эффект алкогольного опьянения в трубках «Контроль трезвости».

По вашему требованию в случае несогласия с показаниями индикатора «Контроля трезвости» сотрудник ГИБДД обязан направить вас на медицинское освидетельствование. Как правило, направляют они на пост ДПС или рядом стоящую «скорую помощь», где сидит мамзель в белом халате, которая после тридцати секунд общения с вами пишет свое «медицинское» заключение о состоянии опьянения.

Если вы уверены, что не пили (или уже все выветрилось давно), то соглашайтесь со всем, что скажет гибэдэдэшник, и после составления протокола и отправки вашей машины на штрафстоянку – бегом в наркологический диспансер или наркологическую больницу (список приведен ниже), где требуйте проведения медицинского освидетельствования. Если освидетельствование покажет, что вы трезвы, то прав вас не лишат, а за штрафстоянку либо никто не будет платить, либо платить будет бюджет.

Если среди пассажиров а/м есть человек с правами, то сажайте пассажира на водительское место, и вперед, в наркодиспансер.

Теперь по поводу отсутствия документов, предусмотренных ПДД.

В соответствии с ПДД (п. 2.1.1), последние изменения и дополнения в которые были внесены Правительством РФ 24 января 2001 г. и вступили в силу с 1 апреля (вот шутники-то) 2001 г., водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе и по требованию сотрудников милиции передавать им для проверки:

- водительское удостоверение и временное разрешение на право управления транспортным средством, а в случае изъятия в установленном порядке водительского удостоверения – временное разрешение;
- регистрационные документы на транспортное средство;
- документ, подтверждающий право владения, пользования или распоряжения данным транспортным средством в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца;
- в установленных случаях путевой лист и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов;
- в случаях, прямо предусмотренных действующим законодательством, иметь и передавать для проверки работникам Российской транспортной инспекции

В случаях, прямо предусмотренных действующим законодательством, иметь и передавать для проверки работникам Российской транспортной инспекции лицензионную карточку, путевой лист и товарно-транспортные документы.

лицензионную карточку, путевой лист и товарно-транспортные документы.

Водительское удостоверение и временное разрешение на управление т/с.

С водительским вроде все понятно. Поговорим про временное разрешение.

До 2 декабря 1999 г. все водители, у которых за нарушение ПДД изымались водительские удостоверения и которые ездили по временному разрешению, обязаны были его продлять в органах ГИБДД каждые 30 суток (в соответствии с п. 3.1 «Инструкции по организации в органах внутренних дел производства по делам об административных нарушениях Правил Дорожного Движения и иных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения», утвержденной Приказом МВД № 130 от 23.03.93). Однако 02.02.99 решением Верховного суда РФ № ГКПИ 99-689 п. 3.1 вышеуказанной инструкции был признан недействительным, как противоречащий КоАП РФ и ФЗ «О безопасности дорожного движения». Теперь в случае изъятия водительского удостоверения, по временному разрешению водитель может ездить без ограничения во времени. В этом случае у водителя кроме «времянки» должен быть при себе документ, удостоверяющий личность, т.к. во временном разрешении отсутствует фотография владельца, а сотрудник ГИБДД должен как-то идентифицировать личность гражданина.

Регистрационные документы на транспортное средство.

Регистрационным документом является оригинальное свидетельство о регистрации транспортного средства либо паспорт транспортного средства (ПТС).

Документ, подтверждающий право владения, пользования или распоряжения данным транспортным средством в случае управления транспортным средством в отсутствие его владельца.

Соответственно это может быть доверенность либо договор аренды транспортного средства. Доверенность может быть выписана от руки без заверения у нотариуса лишь в случае, если ее выписал непосредственный (по документам) владелец машины. У наемного водителя должен быть оригинал либо нотариально заверенная копия доверенности между владельцем т/с и владельцем лицензии (работодателем). Причем доверенность должна быть с правом передоверия. В противном случае владелец лицензии не имеет права передавать право управления т/с нанятому водителю.

В установленных случаях путевой лист и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов.

Путевой лист является основным документом при осуществлении перевозки товарных грузов. В него заносятся данные, необходимые для учета работы подвижного состава и водителя, а также для начисления заработной платы водителю и осуществления расчетов за перевозки грузов.

Путевой лист должен быть в наличии у нанятого водителя либо у предпринимателя, в случае если имеет место коммерческая перевозка груза. Если сам предприниматель, например, везет на собственную (либо тещину) дачу стройматериалы или 1,5 тонны сахара (для варки варенья или самогона), путевки у него быть не должно.

У наемного водителя, даже движущегося порожняком, должен быть путевой лист. В данном случае путевой лист является документом, подтверждающим, что данному водителю было доверено данное транспортное средство для перевозки груза такого-то, из пункта А в пункт Б. Если у водителя имеется доверенность на право управления т/с, то в случае когда он едет пустой с заказа или на заказ, он может не предъявлять путевой лист, а объяснить, что едет в частном порядке, на рыбалку.

Товарно-транспортная накладная (ТТН) является основным перевозочным документом на груз товарного характера. Груз нетоварного характера оформляется актом замера или взвешивания.

В случае если в ТТН указаны дополнительные документы, переданные водителю вместе с грузом (сертификаты, лицензии, таможенные декларации и т.д.), водитель должен быть готов предъявить их сотруднику ГИБДД по первому требованию.

Товарно-транспортная накладная должна выписываться в 4 экземплярах. Два экземпляра соответственно грузополучателю и грузоотправителю. Два экземпляра остаются у водителя. Если груз сопровождает экспедитор, водителю выдаются 2 экземпляра ТТН. Запомните, что ТТН, отмеченная у грузополучателя, является подтверждением того, что вы доставили груз по назначению, а не украли его для продажи на рынке.

Отсутствие у нанятого водителя, работающего у индивидуального предпринимателя копии трудового соглашения, приравнивается Минтрансом к нарушению лицензионных требований и не влечет за собой постановку машин на штрафную стоянку. Трудовое соглашение не должно быть заверено в налоговых органах.

При перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов у водителя должно быть разрешение на перевозку груза, выданное Федеральной автомобильно-дорожной службой РФ, а также специальный пропуск на перевозку груза, выданный органами ГИБДД.

При перевозке опасных грузов должно быть в наличии свидетельство о допуске т/с к перевозке опасного груза, бланк маршрута перевозки опасного груза, свидетельство о специальной подготовке водителя, аварийная карточка системы информации об опасности. Путевой лист при перевозке опасных грузов должен иметь отметку «Опасный груз», выполненную красным цветом в верхнем левом углу, с указанием в графе «Особые отметки» № опасного груза по списку ООН.

Проверка у водителей лицензионных карточек отнесена к компетенции органов РТИ.

В соответствии с разъяснениями, данными нам 08.08.01 Главным управлением ГИБДД МВД РФ, проверка у водите-

лей лицензионных карточек отнесена к компетенции органов РТИ.

Аналогичное положение содержится в Указаниях о порядке применения п. 2.1.1 ПДД от 19.07.01, подписанных начальником ГУ ГИБДД МВД РФ господином Федоровым.

С документами, предусмотренными ПДД, я думаю, все ясно.

Отсутствие государственных номерных знаков вопросов обычно не вызывает, точно так же, как и не было ни одного случая, когда водителя с «правыми» номерами упекли на штрафстоянку как за поддельные номера.

Неисправности тормозной системы, рулевого управления или неисправное тягово-сцепное устройство (в составе автопоезда).

Визуально наличие вышеуказанных неисправностей установить сложно. Если к машине прицеп привязан веревкой или тросом, если после остановки двигателя из тормозной системы с громким шипением выходит воздух, если, например, передние колеса у машины стоят под неестественным углом.

В соответствии с нашумевшим Приказом № 1240 от 07.12.00, подписанным господином Рушайло, а именно с п. 16.2, основаниями для остановки транспортных средств для контроля за конструкцией и техническим состоянием при осуществлении надзора за дорожным движением является отсутствие в правом нижнем углу ветрового стекла автомобиля действующего талона о прохождении государственного технического осмотра.

Кроме того, во всех приказах, инструкциях и наставлениях, где разъясняются основания и порядок постановки т/с на штрафстоянку, указано, что машина может и не направляться на штрафстоянку в случае, если причина нарушения может быть устранена на месте.

Т.е. если вы забыли документы и вам их могут подвезти в разумные сроки, вас, по идее, не должны сразу направлять на штрафстоянку. Однако обычно такого не происходит и на штрафстоянку отправляют сразу. Кроме того, ни в одном официально опубликованном нормативном акте не указан срок, который дается нарушителю на устранение причин задержания. Этот пробел дает возможность нерадивым сотрудникам ГИБДД превышать свои полномочия и ведет, на мой взгляд, к повышению коррумпированности сотрудников ДПС.

Вот и все, господа хорошие, не так все страшно, как иногда рассказывают сотрудники ГИБДД на постах.

В случае если вас пытаются поставить на штрафстоянку по основаниям иным, чем описаны в этой статье, вы можете связаться с профсоюзом водителей по тел: (095) 283-0854 по рабочим дням с 12 до 20 часов. В любом случае мы постараемся разъяснить вам, прав сотрудник ГИБДД или нет, и постараемся помочь.

В случае если вас все-таки поставили на штрафстоянку, запомните, что у вас есть 10 суток на обжалование постановления. Если вы упустили десятидневный срок, то постарайтесь хотя бы не упустить месячный срок (в порядке обжалования неправомерных действий должностного лица). Если действия сотрудника будут признаны неправомерными, все деньги, оплаченные вами за штрафстоянку, а также штрафные санкции, наложенные на вас грузополучателем-грузоотправителем, и иные прямые ваши убытки, возникшие вследствие постановки а/м на штрафстоянку, будут вам возвращены.

Машина может и не направляться на штрафстоянку, в случае если причина нарушения может быть устранена на месте.

Удачи вам на дороге, и, самое главное, не бойтесь отстаивать свои права.

ДИСПАНСЕРЫ НАРКОЛОГИЧЕСКИЕ		
ВАО наркологический диспансер № 8	105187, Щербаковская ул., 57/20	166-5592
ВАО наркологический диспансер №8 (филиал)	105203, 16-я Парковая ул., 13	461-7375
Городской наркологической больницы №19 диспансерное отделение	109390, Люблинская ул., 37/1	179-8011
ЗАО наркологический диспансер №5 (филиал)	121096, Кастанаевская ул., 26	144-1782
Зеленоградского административного округа наркологический диспансер №10	103489, Зеленоград, Медицинский комплекс	536-4762
Межрайонный наркологический диспансер г. Железнодорожного	149980, Железнодорожный, Речная ул., 85	527-6309
Московский областной наркологический диспансер	107082, Почтовая Б. ул., 40	265-2026
САО наркологический диспансер №11	125130, Приорова ул., 36	450-1071
СВАО наркологический диспансер №4	127018, Сущевский Вал ул., 41/45	289-4445
СВАО наркологический диспансер №13	129927, Менжинского ул., 11, к.1	471-0722
СЗАО наркологический диспансер №3	123448, Маршала Жукова просп., 64, к.2	947-7650
СЗАО наркологический диспансер №7	123362, Мещерякова ул., 4	491-6682
ЦАО наркологический диспансер №2	107066, Ольховская ул., 17/19	261-9909
ЦАО наркологический диспансер №9	113184, Щетининский пер., 4	231-8387
ЦАО наркологический диспансер №14	119034, Остоженка ул., 53а	245-0385
ЮВАО наркологический диспансер №6	111024, Энтузиастов ш., 26	362-2852
ЮЗАО наркологический диспансер №12	117449, Шверника ул., 10а	126-2501
ЮАО наркологический диспансер №1 Центр медико-социальной реабилитации наркологических больных	109280, Автозаводский 2-й пр., 4/5	275-2446
БОЛЬНИЦЫ НАРКОЛОГИЧЕСКИЕ		
Больница №17 городская наркологическая	113149 Болотниковская ул., 16	119-5816, 113-6911
Больница №19 городская наркологическая	109390, Люблинская ул., 37/1	178-3505, 178-2759

Дмитрий Жигульский

580 «лошадей» на одной «скамейке»



В российское представительство фирмы Scania я обычно наведываюсь раз в месяц по финансовым делам. В самом начале августа при очередном визите еще издали увидел на территории сервисной станции тягач 4-й серии необычно яркого цвета.

– А это что за машина? – любопытствую я.

– Да вот, пригнали покупателю, а заодно и на выставку.

– Уж не 580-сильная машина?

– Она самая.

Куй железо, пока горячо, вспоминаю я и напрашиваюсь на мини-презентацию этого тягача.

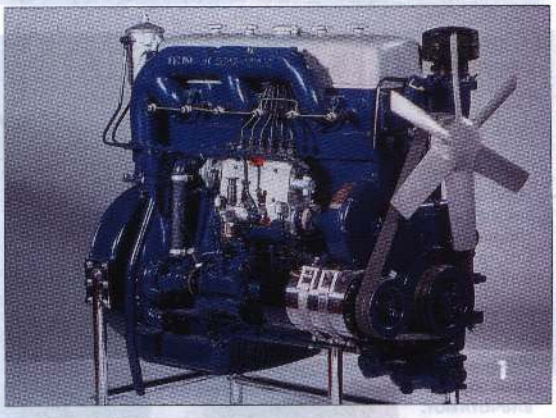
Так уж повелось, что мероприятия, проводимые фирмой Scania для прессы, проводятся без присутствия представителей нашего журнала. Вот и презентация этой машины для автомобильных журналистов прошла без нашего присутствия. Но худа без добра не бывает, и представители фирмы показали тягач и рассказали о нем индивидуально вашему покорному слуге. Получилась маленькая VIP-презентация.

Без тени кокетства скажу, что дизайн кабины грузовиков Scania мне нравится больше, чем машин других марок. Особенно удачные, запоминающиеся и яркие, на мой взгляд, грузовики 2-й и последней, 4-й серий. Высокая «топлайновская» кабина делает тягач похожим на головастика, а при откинутой кабине кажется, что она вот-вот перевесит и машина окажется в неуклюжей позе с задранными вверх задними колесами. Но в том-то и дело, что любой тягач без прицепа больше похож на павлина без хвоста и прелесть автопоезда нельзя оценивать без полуприцепа. Хотя породу можно определить и по одной машине.

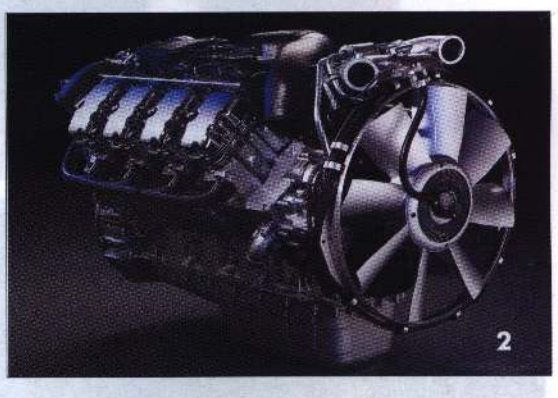


Вызывающий цвет, обилие пластиковых аэродинамических щитков, полированные алюминиевые диски колес ценой DM1000 каждый, алюминиевый топливный бак на 600 л соляры заставляют уважительно смотреть на тягач. А наш герой на кабине имел надпись, означающую, что он 101-й из партии в 150 машин. Это означает, что тягачей в такой комплектации будет выпущено только 150 штук. Приятно, что хоть один, но под российским флагом.

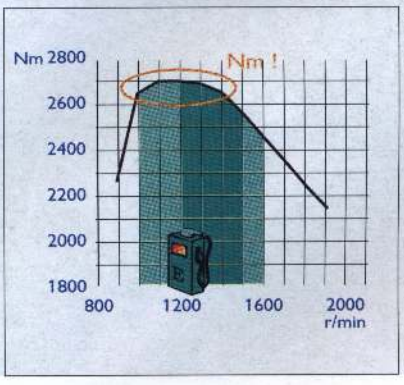
Но главным в этой машине, конечно, является V-образный 8-цилиндровый двигатель объемом 15,6 л и мощностью 580 л.с. Исповедуя так называемый «модулярный» принцип, год назад на основе рядного 6-цилиндрового 12-литрового двигателя инженеры фирмы создали этот, самый мощный в гамме двигателей, агрегат. Раздельные головки блоков с четырьмя клапанами на цилиндр, насос-форсунки с электронным управлением позволяют не только достигать экологических норм Евро-3, но и иметь запас для достижения в будущем более жестких экологических норм. Именно по причине экономической нецелесообразности доведения двигателя до экологических норм Евро-3 в августе снимается с производства 14-литровый двигатель, выпускавшийся с 1969 г. Максимум, что удалось выжать из проверенного временем старичка с механическим насосом высокого давления, – Евро-2.



15,6-литровый двигатель выпускается в двух версиях: 480 и 580 л.с. Сфера применения этих двигателей ограничится, скорее всего, спецтехникой, строительными машинами, тяжелыми автопоездами да любителями выделиться на трассе. Учитывая, что трансмиссия таких грузовиков подвержена большим механическим нагрузкам, машины с двигателем 580 л.с. комплектуются дополнительным масляным радиатором КПП для снижения температурной нагрузки. В системе охлаждения двигателя решено было отказаться от вентилятора с вискомуфтой в пользу механической муфты с электронным управлением. Теперь электроника управляет скоростью вращения вентилятора в зависимости от температуры охлаждающей жидкости, что позволяет экономить топливо.



Пока этот двигатель является самым мощным силовым агрегатом на серийных европейских тягачах. Но тенденция автомобилестроения такова, что, вполне возможно, лет через 10 – 15 двигатели мощностью 500 – 600 л.с. станут основными на грузовиках. Вспомним, что 15 – 20 лет назад средняя мощность двига-



1. 1936 г. Первый грузовой двигатель Scania-Vabis: 8 л., 6 цилиндров, 120 л.с.

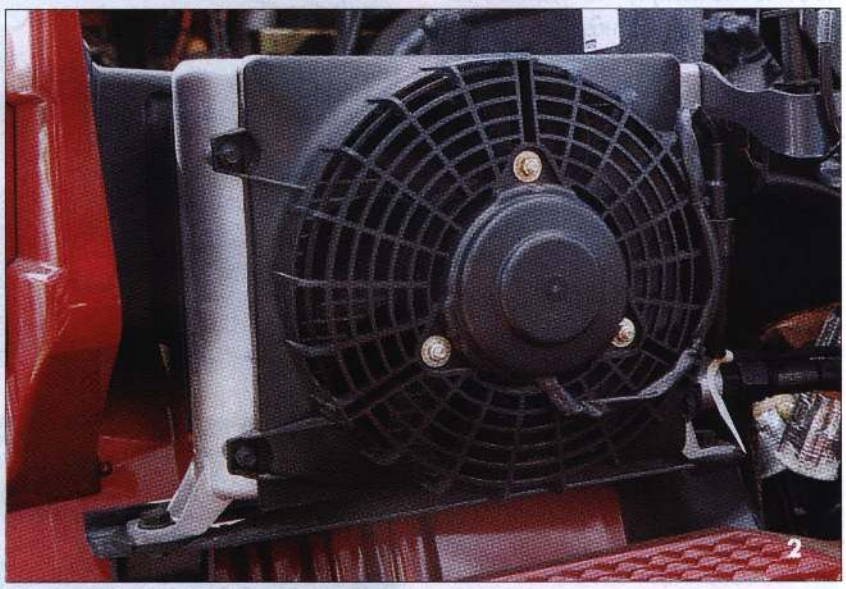
2. 2000 г.: 16 л., 8 цилиндров, 580 л.с.



1. «Викинг« откидывает забрало и открывает свое лицо.

2. Дополнительный радиатор для охлаждения масла в коробке передач.

3. Размеры турбокомпрессора впечатляют.





теля на грузовиках составляла 280 – 330 л.с. Сегодня в Европе доля машин с двигателями мощностью 380 – 500 л.с. составляет примерно 80%. Из них половина грузовиков имеет силовые агрегаты мощностью 380 – 410 л.с.

Наш герой укомплектован системой откидывающихся ступеней при открывании дверей. Не скажу, что это очень упрощает вход в кабину. Лично я воспринимаю это как приятный пустячок, но если таких пустячков несколько, то общая картина складывается более благоприятной для машины. Лекальными обводами торпедо в наше время никого не удивишь. Одна из особенностей Scania – «вызывающий», в хорошем смысле слова, дизайн и комбинация приборной панели. Она просто притягивает взгляд, особенно если пересаживаешься с грузовиков других марок. Наш тягач укомплектован кондиционером, микроволновой печью, кофеваркой, холодильником, дополнительными ящиками. Уместно здесь смотрелись люксовые сиденья водителя и пассажира. Регулировок столько, что, как говорил один из уважаемых мной телекомментаторов, без стакана не разберешься. А так как стакана никто не предложил, то я довольствовался только регулировкой расстояния между сиденьем и педальным узлом. Несколько необычно в кабине то, что в движении спальная полка обязательно находится в сложенном положении. На нее уже не кинешь сумку или свое тело при простоях в несколько часов на таможне или границе. Для того чтобы это сделать, необходимо сдвинуть сиденья вперед. Понятно, что водители должны отдыхать в конце рабочего дня, а днем тягач должен работать, но в нашей стране есть места, где сутками можно ждать очереди, периодически двигаясь на 50 – 100 м, и раскладывать спальное место каждые 2 – 3 часа не

очень-то удобно. В таких случаях спасет верхняя широкая спальная полка, которая на Scania находится над торпедо. Туда можно попасть по откидной лестнице, закрепленной под потолком. На стоянке для удобства можно сложить рулевую колонку и рычаг КПП.

Мне приходилось работать на грузовиках четырех европейских марок и на одной ездить, и только Scania и DAF оставались недоступными. Напросившись опробовать тягач в движении, я честно сознался, что Scania никогда не водил. Надо отдать должное представителям фирмы, мужественно доверившим руль. На трассу меня никто не выпустил, а на пятачке размером 50х20 м я несколько кругов «нарезал». Для новичка сразу бросается в глаза нестандартный алгоритм переключения передач. Во-первых, КПП 12-ступенчатая (вперед), а не 16-, как на большинстве магистральных тягачах с механическим переключением передач. Во-вторых, переключение с пониженного ряда на повышенный и обратно происходит с помощью кольца, сдвигаемого вдоль оси рычага КПП. На других марках такое переключение осуществляется или при передвижении рычага КПП вправо-влево





1. Откладывающиеся ступени – находка для радикулитчика.

2. Кофеварка входит в стандартную комплектацию.

3. Микроволновая печь и вещевые ящики облегчают труд водителя.



(2Н-переключение), или с помощью «флажка».

Поворачиваю ключ в замке зажигания, и машина оживает. Звуки работающих двигателей автомобилей разных марок имеют, как правило, характерный только для них тембр. Если MAN или Iveco отличают низкие, давящие на барабанные перепонки тона, то работу двигателей Mercedes, Volvo, Scania отличают приятные для уха «тракторные» нотки. В работе двигателя мощностью 580 л.с. есть что-то от танковых дизелей. Но нельзя сказать, что он работает значительно громче менее мощных моторов. В кабине на ходу можно разговаривать в полголоса – звукоизоляция великолепная.

Первый круг я привыкал к машине, а на втором уже попытался понять, что же это такое. Сразу ого-

Магазин на 47 км МКАД. Тел.:435-0527. E-mail: gok@dol.ru.

Запасные части

для большегрузных автомобилей, прицепов, автобусов импортного производства







Scania R164 LA4x2NA 580 (данные производителя)	
Двигатель	Scania DC1601 Euro3
Число и расположение цилиндров	V8
Рабочий объем, куб. см	15 600
Степень сжатия	18,0
Мощность, л.с./об/мин	580/1900
Крутящий момент, Нм/об/мин	27/1110 – 1300
Масса двигателя, кг	1290
Коробка передач	механическая, 12-ступенчатая
Тормоза	дисковые, с электронным управлением (EBS)
Подвеска спереди/сзади	рессорная/пневматическая с электронной регулировкой (ECAS)
Снаряженная масса тягача, кг	7470
Полная масса автопоезда, кг	40 000

ворюсь, что участка длиной 50 м, конечно, недостаточно, что бы понять динамику и тяговые возможности машины. Делать это лучше на трассе в составе автопоезда. Только начинаешь разгоняться, а перед тобой уже маячит забор или здание – вот и гадаешь, как уходить на второй круг – не сбавляя скорости и шлифуя асфальт или тормозить и терять динамику. Боковым зрением вижу, что Сергей Лебедев, представитель фирмы, сидящий на пассажирском сиденьи напрягся. Но надо отдать должное, что ни словом, ни жестом он не выказал своего опасения за машину, хотя чувствуется, что переживал. Его понять можно. Приехал какой-то и пытается на пятачке что-то изобразить на эксклюзивной машине. Поэтому выбираю второй вариант с плавным торможением. Все-таки машина не из дешевых, к тому же выставочный образец. В течение нескольких кругов я пытался почувствовать возможности двигателя, но понял, что на нескольких десятках метров этого сделать нельзя. Сергей, сидящий рядом, старался сообразить, что я хочу от машины. В итоге я решил, что езда на тягаче на столь ограниченном пространстве больше похожа на извращение, а так как таких наклонностей за собой никогда не замечал, то поставил машину на стоянку.

И все же выводы, хоть и не большие, следующие. Двигатель одинаково хорошо и ровно, без провалов и подхватов тянет на низких и средних оборотах вплоть до 1500 об/мин. Что происходит на более высоких оборотах, не дали понять размеры площадки. Но по заверениям представителей фирмы ничего происходить не должно, так как двигатели Scania считаются менее оборотистыми, чем моторы других фирм, а максимальный крутящий момент в 2700 Н/м этот двигатель развивает при 1300 об/мин.

Хоть алгоритм переключения передач для меня необычный, но сами передачи включались легко и четко, а ходы рычага короткие, как на легковом автомобиле.

Прекрасные тормоза. На тягаче стоят дисковые тормоза на всех колесах, что позволяет тормозить «по-легковому». Мое мнение: дисковые тормоза на грузовиках резко улучшили управляемость и безопасность машин.

Конечно, шапочного знакомства явно недостаточно, чтобы оценить коммерческий автомобиль. Только эксплуатация может показать «кто есть кто». Как заверили меня на сервисной станции, расценки нормо-часа для представленной нами машины не отличаются от обычных. Средний расход топлива 40-тонного автопоезда на ровной трассе равен 22 – 23 л/100 км.

Ну а цена? Цена тягача, со слов представителей фирмы, около $110 тыс.

Дмитрий ЗЛЕНКО

УЖАСЫ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Ежемесячно от рук преступников погибает 41 водитель

В прошлом номере «Автотрак» писал о грабежах водителей-дальнобойщиков в материале «Кидалы с большой дороги». Нашему журналу стали известны сенсационные данные о количестве убитых водителей, павших жертвами дорожных преступников. Цифры поистине шокирующие. Такого беспредела Россия еще не видывала...

Хотя отдельно статистика нападений на грузовой автотранспорт не ведется, жизнь показывает, что на 100% всех дорожных преступлений 99% приходятся именно на дальнобойщиков. Только за I квартал текущего года совершены 123 (!) убийства. То есть в месяц от рук преступников погибает примерно 41(!) водитель. Эта чудовищная цифра на 1,75 раза (!) больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Следует учитывать то обстоятельство, что I квартал (январь, февраль, март), по большому счету, мертвый сезон. В летне-осенний период по сравнению с зимне-весенним объем грузовых перевозок возрастает в два-три раза. Следовательно, II и III кварталы ознаменуются еще большим количеством преступлений.

В 1,5 раза (!) увеличилось количество нападений на водителей автотранспортных средств на магистралях северо-западного направления. В три раза возросли случаи убийств на дорогах Московской области... На трассах южного направления за первые три месяца 2001 г. совершены 55 убийств, что почти в 2 раза больше по сравнению с тем же периодом 2000 г.

Невиданный разгул преступности на трассах Карачаево-Черкесской Республики, Архангельской, Челябинской, Липецкой, Ростовской, Тамбовской областях. Огромное количество угонов грузовиков произошло в областях, приграничных с Казахстаном, – порядка 60 большегрузов за I полугодие 2001 г...

В середине июня в Подмосковье произошло довольно-таки забавное разбойное нападение на двух водителей из Белоруссии. В Наро-Фоминске к ним подошли четверо неизвестных и, угрожая пистолетами, пересадили из тягача «мерседес» с рефрижератором в свою легковушку. Затем их отвезли в лес, где продержали до утра. Но и это еще не все. Водителей перевезли в московскую квартиру и пленили их на четверо суток. Наконец, несчастных дальнобойщиков усадили на поезд и отправили домой, в Белоруссию. От грузовика, сами понимаете, не осталось и следа.

Сказать трудно, что можно сделать, дабы обезопасить работу дальнобойщиков, ведь вооруженного охранника не каждое транспортное предприятие может себе позволить. По всей видимости, самое разумное – это разрешить водителям большегрузов вооружаться самим.

PS. Редакция журнала «Автотрак» благодарит сотрудника пресс-службы ГУУР МВД России Олега Рогозянского за помощь в организации материала.



Дмитрий Жигульский

Оливки, финики и Iveco Daily

Казалось бы, что общего между такими разными предметами. Ответ был найден в Тунисе, куда по приглашению компании Iveco прилетела группа журналистов.

Цель поездки – открытие линии сборки развозных фургонов Iveco Daily. Да, на Африканском континенте теперь собирают итальянские фургоны. До этого машины такого класса импортировались из Европы, в том числе и из Италии. Учитывая рост экономики и все увеличивающуюся потребность страны в таких машинах, на площадях компании STIA решено было начать сборку современных машин Iveco. Почему именно Iveco Daily? На это есть несколько причин. Во-первых, оптимальный компромисс цены и качества. Получившая титул «Фургон-2000» и запущенная в производство в 1999 г., машина воплотила в себе последние достижения автомобилестроения. Тунисцы в отличие от нашей страны не покупают устаревшие технологии и стараются не строить машины вчерашнего дня. Во-вторых, STIA уже имеет успешный опыт сотрудничества с компанией Iveco, собирая на своих площадях более тяжелые машины, включая и Iveco Euro Tech. В-третьих, производственная культура рабочих завода позволяет минимизировать брак при сборке таких современных и сложных машин.



Сам завод компании STIA удивил меня тем, что под одной крышей на параллельных сборочных линиях собираются грузовики разных марок и моделей. Но 67% коммерческих автомобилей полной массой до 6 т выходят из ворот с эмблемой Iveco. Если в нашей стране под сборкой подразумеваются прикручивание колес и установка сидений и бамперов, то в Тунисе сборка начинается с кузова или кабины «в металле» и сборки рамы из лонжеронов. По мере продвижения рамы по конвейеру машина обрастает подвеской, трансмиссией, двигателем.

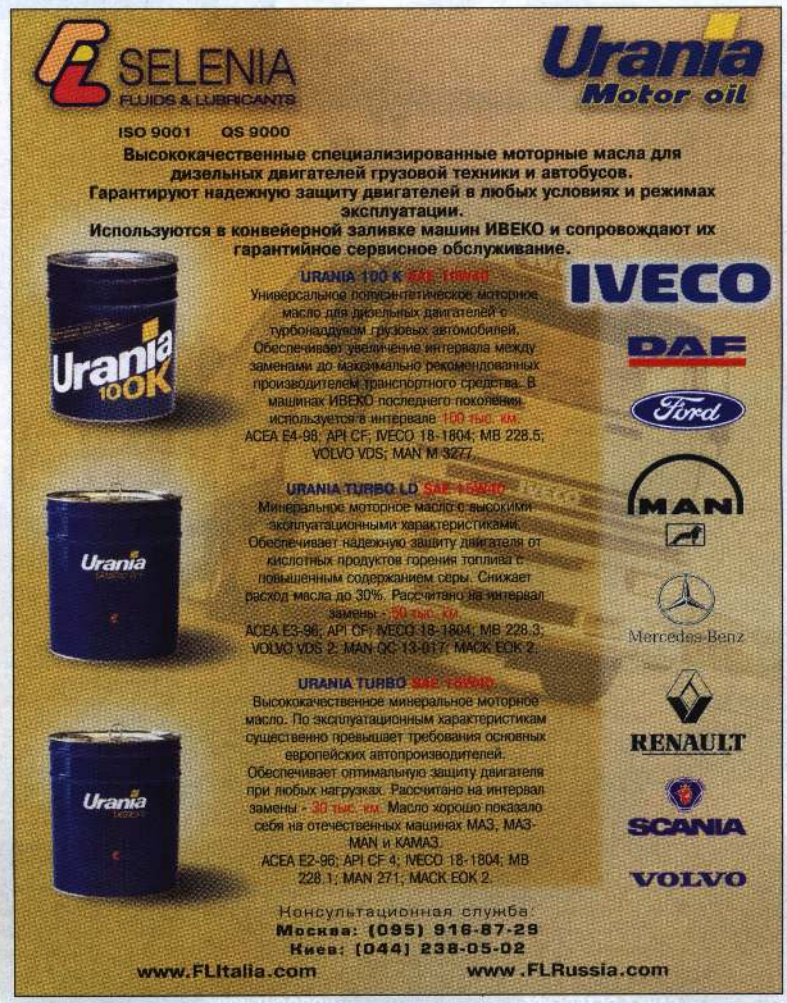
Гамма модификаций современных Iveco Daily разнообразна и удовлетворит самого прихотливого покупателя. Три класса шасси определяют полную массу автомобиля: L класс – до 3200 кг, S – до 3500 кг и C класс – до 6500 кг. Машины всех классов имеют независимую подвеску передних колес, дисковые тормоза на всех колесах, а C класс – двускатные задние колеса. Именно это более тяжелое шасси C класса взято за основу собираемых в Тунисе машин. Необходимо отметить, что до недавнего времени по продажам в классе машин до 6,5 т в Европе лидировала Iveco. Но тенденция автомобилестроения такова, что сектор развозных грузовиков грузоподъемностью от 3 до 8 т сокращается, в то время как потребность в машинах более легкого класса увеличивается. И именно на полуторку итальянцы возлагают большие надежды, стремясь отхватить лакомый кусок этого сектора рынка коммерческих автомобилей у других производителей.

Гамма двигателей, предлагаемых к этой модели, включает в себя атмосферный дизель мощность 85 л.с., турбодизель с промежуточным охлаждением в 105 «лошадей» и 125-сильный агрегат с системой впрыска топлива common rail. Есть и более мощный двигатель мощностью под 146 л.с., но любителей установить его найдется не так много, хотя какой-то процент желающих «пустить пыль в глаза» будет всегда. Основным двигателем машин Daily является турбодизель мощностью 105 л.с. Эта тенденция наблюдается как в Европе, так и в Тунисе и в России.

Знаете, о чем вспоминаешь в первую очередь при упоминании Туниса? Об оливках, финиках и Iveco Daily. Только там я попробовал настоящие оливки и финики. Смею заверить, что продающиеся в России – слабое подобие тех. А что общего между ними и Iveco Daily? Отменный вкус и высокое качество.

Редакция благодарит компанию Iveko за предоставленную возможность посетить Тунис.











МОСКВА
125083, Москва,
ул. 8 Марта, 12
тел: +7-095-961 1030
факс: +7-095-961 1032
e-mail: volvotrucks.ru@volvo.com

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
191002, Санкт-Петербург,
ул. Достоевского 19/21
тел: +7-812-3273322
факс: +7-812-3273426
e-mail: yuri.smirnov@volvo.com

НИЖНИЙ НОВГОРОД
603000, Нижний Новгород,
ул. Маслякова,5 офис 49
тел: +7-8312-341800
факс: +7-8312-342290
e-mail: volvot@kis.ru

НОВОСИБИРСК
630049, Новосибирск,
Красный пр, 184 офис 607
тел: +7-3832-209060
факс: +7-3832-164595
e-mail:volvonsk@nov.net

ЧЕЛЯБИНСК
454021, Челябинск,
ул. Молодогвардейцев, 34
тел: +7-3512-985703
факс: +7-3512-986292
e-mail: vadim.zeifert@chel.surnet.ru

КАЛИНИНГРАД
236040, Калининград,
ул. Черняховского, 6
тел: +7-0112-434411
факс: +7-0112-436021
e-mail: volvo@vtc.koenig.ru

VOLVO

Volvo Truck Corporation

ШОФЕРСКАЯ СТРАНИЧКА

Факс: (095) 732-6460
E-mail: Autotruck@cityline.ru
Почта: 119633 Москва, а/я 117
Журнал «Автотрак»

Пронитал «Кидалы с большой дороги» в №3 за 2001 г. Что же вы людей под пули подставляете? Пишите о том, что «ни в коем случае не останавливаться, даже по требованию сотрудника автоинспекции, на трассе вне стационарного поста ДПС». А вы подумали, что можно и автоматную очередь получить в затылок?

Андрей, Москва

От редакции. *Мнение автора статьи не всегда может совпадать с мнением редакции. Конечно, по закону водитель обязан останавливаться по требованию инспектора в любом месте и в любое время, несмотря на внутриведомственные указы и приказы о порядке остановке и досмотра машины. Эти приказы предназначены только для сотрудников милиции. Водители должны следовать правилам ПДД, где ясно сказано, кто, где и когда может остановить автомобиль для проверки. Получается, что все, везде и всегда. За неповиновение грозит и 15 суток. А так как любителей в форме поживиться за счет работяг всегда было достаточно, то приказы для них не указ, главное – срубить деньги.*

Вам решать, останавливаться ли по требованию человека в форме с машиной непонятного цвета в кустах на трассе или, гадая, какая пуля, бандитская или ментовская, догонит, нестись до первого стационарного поста ДПС. Хрен редьки не слаще. А так как правоохранительные органы защитить нас не могут, то приходится или самим вооружаться или уповать на Господа Бога.



Всем водителям грузовиков, всем фанатам и всем, кто связан с этим, большой, огромный привет. Жмите педаль, крутите баранку! Счастливого пути!

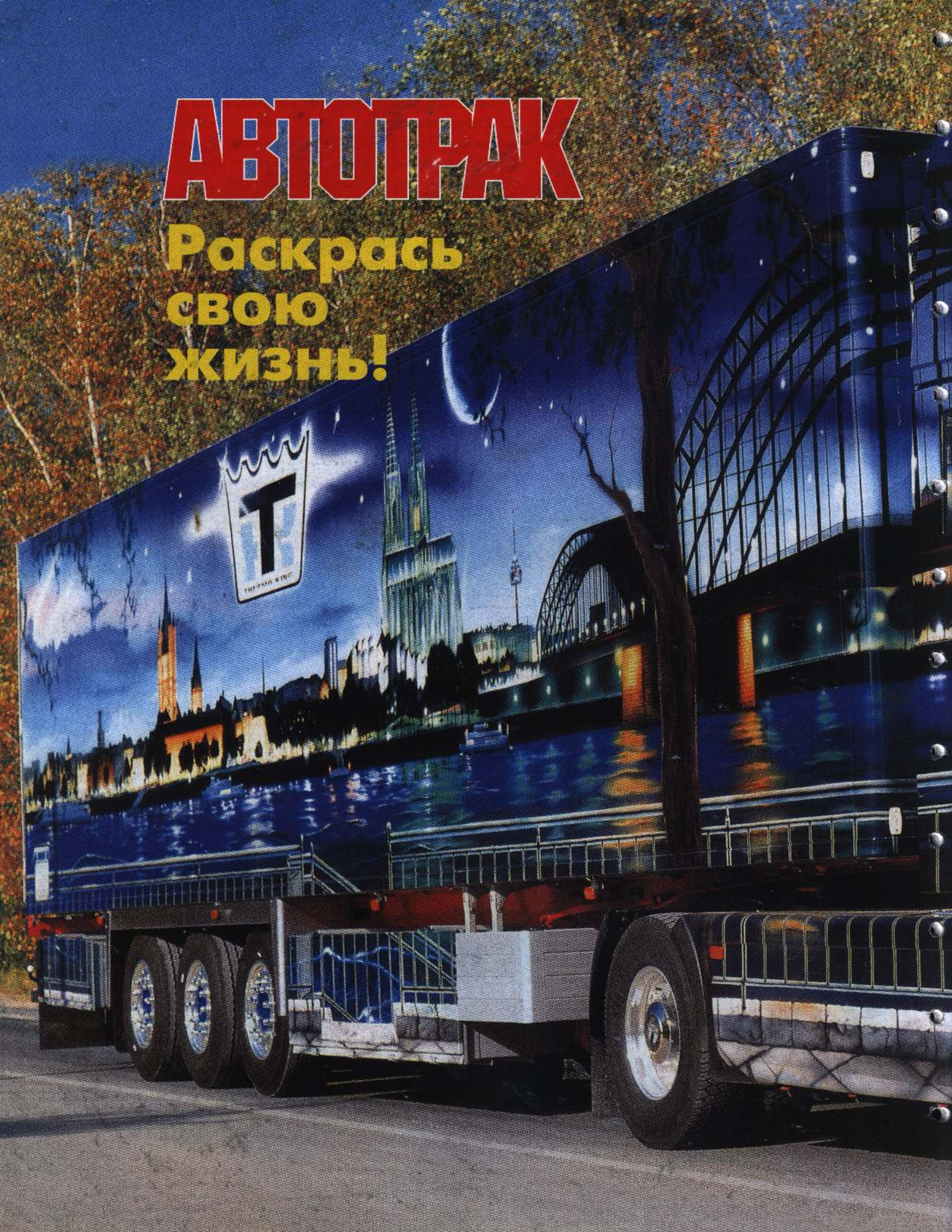
Колодников Олег, Санкт-Петербург

«...сам виноват, и слезы лью, и охаю. Попал в чужую колею глубокую...»

Привет всем сотрудникам редакции от меня и моих друзей: Сашки «Мужика», Сереги «Луки», Карена, Алексея Вадимыча. Мы с вами!

С уважением, Глеб Бронин, Москва




АВТОПРАК
Раскрась свою жизнь!


Köln-Truck
Manfred Brand
DAF
XF 53(
Euro 3

Дмитрий ЗЛЕНКО

Автотрах, или Кое-что из жизни «плечевых»



Яркие огни Первопрестольной приманивают тысячи «ночных бабочек». Как свидетельствует статистика, 91% прилетающих в наши московские края «бабочек» – это гостьи из сопредельных государств: Украина, Молдова... Но погоня за длинным рублем не чужда и нашим соотечественницам из российской глубинки. На их долю приходятся около 7%. Это в Москве. Далеко не всякую барышню, желающую поправить свое материальное положение столь не хитрым способом, принимают столичные улицы, и в связи с этим они вынуждены кормиться вдоль... автомагистралей. Обозреватель «Автотрака» решил провести ночь-другую в обществе этих дорожных «натурщиц» в качестве бесстрастного наблюдателя, конечно, дабы выяснить всю подноготную их «удовлетворительного» труда...

Бытует мнение, что проститутки ничем кроме как пышностью форм, от коих зачастую и зависит цена, не отличаются. Это не совсем так. Вернее, это совсем не так. Разница между жрицами любви, стоящими на Тверской, и теми, что торгуют натурой далеко за пределами Москвы, – огромная. Первые занимаются этим профессионально, считая что их труд – это самая обычная, высокооплачиваемая, между прочим, работа, которой не нужно стыдиться. Вторые считают это самым большим унижением, через которое они проходят каждый вечер, отдаваясь за бесценок любому соискателю продажной любви.

Следует сразу оговориться, что имена проституток и название населенных пунктов изменены, сами догадываетесь, по каким причинам. Все остальное – чистая, хоть и мало пристойная правда.

●●●

Еду по Минскому шоссе. За окном мелькают придорожные столбы, которые при подъезде к деревушке Пупочкино дополнились представительницами первой древнейшей.

– Сколько? – ради спортивного интереса любопытствую я.

– А ты как хочешь, по-обычному? – вопрошает девчушка, на вид лет пятнадцати, размалеванная дешевой косметикой.

– А как еще можно? – недоумеваю я.

– Ты чо, дурак? – с усмешкой выпалила она, при этом как-то незатейливо шмыгнув носом.

– Сколько ж тебе лет, коль ты такая умная?

– Ты чо, трали-вали приехал разводить? – с злобой сказала она. – Покупай меня или проваливай!

Поняв, что разговора с ней не получится, я последовал ее совету, второму совету, и поехал дальше.

...Минут десять езды – передо мной очередная деревушка. Беспределкино, кажется. На залитой тусклым светом фонаря обочине застенчиво стоит ОНА. На вид лет 27 – 30, в меру упитанного телосложения. На проститутку совсем не похожа. Скорее, на заправскую домохозяйку. Но однако...

– Какой тариф? – интересуюсь я.

– 300 рублей, – дрожащим голосом произнесла она

– Ну коли так – садись.

Свернув в лесополосу, что неподалеку от деревни Беспределкино, произошло наше более близкое знакомство.

– Тебя как звать-то? – спрашиваю я

– Марина.

– И давно ты этим промышляешь, Марина?

– Чем этим-то? – обиженно пробурчала она.

– Знамо дело чем – проституцией.

– Года три, наверное. А может, и все четыре. На самом деле я не профессиональная проститутка. Занимаюсь этим время от времени, когда в доме шаром покати, а зарплатой и не пахнет. Что ты так удивленно смотришь? Учительница начальных классов я. Зарплата – нищенская, или, как мы ее называем, одноразовая. Один раз в магазин сходил, и ее нет... Иной раз живот от голода так скрутит, что хочешь – не хочешь, а приходится выходить на трассу.

– Односельчане как относятся к тому, что их детей учит, по сути дела, проститутка?

– Так они не знают. Днем я сажусь в автобус и уезжаю куда подальше из родных краев. Правда, однажды меня этот территориальный принцип чуть не погубил. Как-то раз снял меня дальнобойщик. Надо заметить, попался не просто водитель, а натуральный извращенец. Ему мало просто сексуального контакта с женщиной, ему необходимо, чтоб во время полового акта у него в причинном месте торчал гаечный ключ размером 12 на 14. Тебе смешно, а представь, какого мне пришлось?! Заставил меня делать поступательно-вращательные движения этим инструментом в то время, как он совершал похожие телодвижения на мне...

Короче говоря, через две недели на родительское собрание приходит тот самый дальнобойщик по прозвищу «12 на 14». У меня тряслись все поджилки – боялась, что всем расскажет, чем Марина Васильевна промышляет в свободное от работы время. Но, слава Богу, все обошлось. Видать, он перепугался не меньше моего. Кому же захочется прославиться на всю деревню, столь «ключевым» образом...

– И извращенцы часто попадаются?

– У каждого человека есть свои заскоки. Довольно часто предлагают оральный или анальный секс. Реже встречаются почитатели коллективного интима. Но все подобные предложения я категорически отвергаю. Даже за большие деньги.

– Кстати, о деньгах. Много зарабатываешь проституцией?

– За один день торговли натурой я зарабатываю в 1,5 раза больше, чем за месяц преподавания в школе. На руку играет и то обстоятельство, что по Минскому шоссе частенько ездят дальнобойщики из европейских стран. Во-первых, они не скупердяйничают. Во-вторых, валютой платят...

Мы еще немного поговорили на том и разошлись. Сказать по правде, после общения с Мариной мне было, мягко говоря, жутковато. В стране, где, занимаясь проституцией, можно заработать больше, чем за месяц честного труда в сельской школе, абсолютно нормальным кажется, что за «звонкую монету» можно переступить порог нравственности. Но все это покажется детским лепетом по сравнению с тем, что я увидел на одной из трасс южного направления...

●●●

Трасса южного направления. Деревня Белогорячкино Московской области. Остановился там, чтоб водички из колодца набрать. В тени деревьев четверо мужичков мирно переваривают поллитровку. На обочине, метрах в пятнадцати от них, под палящими лучами солнца стоит девчушка. На вид ей не больше тринадцати. По всей видимости, чтобы подчеркнуть свою женственность, поверх грязно-коричневой курточки она надела красные бусы, неаккуратно обмотанные вокруг ее тощей шеи много раз... Я не понял только одного: почему в такую жару она в куртке?

– Мужики, а чего вы ее не отгоните с дороги? – спросил я, кивнув головой

Анекдот в тему: «В глухую сельскую школу приехал министр образования:
– Девочка, а ты в каком классе учишься?
– В 7«А».
– Ты, наверное, отличница?
– Нет.
– Ну уж наверняка хорошистка?!
– Нет, я удовлетворительница».

в сторону девчонки. – Ведь машина сбить может.

Большеносый мужик хотел было мне что-то ответить, но единственный звук, который он смог выцедить, напоминал отрыжку крупногабаритного зверя. Закатив глаза, он уткнул свой шнобель в ладонь и тихо засопел.

– Так она работает, – заплетающимся языком произнес другой мужичок с вытатуированном якорем на бицепсе. В дальнейшем я его так и буду называть – «Якорь».

– Проституткой, что ли?

– Ну не дояркой же, – с пьяной ухмылкой сказал Якорь. Уставившись в пустой стакан, он продолжил: – Прошлой осенью по пьяной лавочке папашка ейный жену свою топориком приговорил. Милиция понаехала, Володьку, ну отца ейного, в тюрьму упрятали, а Ленку с Ромкой в детдом определили. Через месяц они убёгли оттудова. Мы, конечно, помогали им чем могли: вещи поношенные отдавали, подкармливали... Но с приходом зимы самим жрать было нечего, поэтому подкармливать почти перестали. Пришлось им на трассу выйти – секс предлагать... Ромку-то, брата младшего ее, в марте убили. Кто-то видел, как он сел к чуркам в машину, и на этом все. День нет. Другой. Стали искать и нашли его в нашенском лесу. Лежит в чем мать родила. Весь синюшный такой и живот взрезан... Эксперты милицейские говорили, что мучили его шибко (на глазах у Якоря навернулись слезы. Он быстро смахнул их рукой, насыпал себе 50 граммов и привычным движением руки употребил их внутрь). Теперь она совсем одна. Мучается бедняжка. Ей же всего 14 лет. Гляжу на нее – сердце кровью обливается, а помочь ничем не могу (опять заплакал, но быстро взял себя в руки). В мае пытался в совхоз ее пристроить – не взяли. Говорят, зарплату нечем давать. Так и «трудится» на дороге – водителей обслуживает за сто рублей...

Я направился к машине, забыв о том, что хотел набрать воды. В салоне у меня лежала коробка шоколадных конфет. Взяв ее, направился к Лене, к этому несчастному ребенку. Хотел сделать ей приятное... Она взглянула на меня испуганным взглядом и никак не могла понять, что я ей даю.

– Это шоколадные конфеты, – говорю я.

– А что это такое? – недоумевает она.

Бедное дитя, она никогда не пробовала шоколадных конфет. Мне даже стало стыдно, что я подарил ей эту коробку конфет. Глупо было с моей стороны давать ей что-то вкусненькое, когда она нуждается просто в чем-нибудь съестном. Я дал ей немного денег и попросил, чтобы сегодня она больше не трудилась. Крепко обняв меня, умоляющим голосом она сказала:

– Хотите, я для вас сделаю все что угодно? Все, что попросите.

К горлу подошел комок, который стальными ручищами взял меня в свои объятия и стал душить. Каждый вздох давался мне с огромными усилиями. Я провел ладонью по ее румяной щеке, еще раз посоветовал идти домой, а сам побрел к машине. Она не послушала меня. Едва я успел дойти до машины, как она уже договаривалась с водителем остановившегося КамАЗа. Не прошло и минуты, как она уже сидела в грузовике, готовая ехать отрабатывать свои сто рублей.

Врезать бы этой паскуде, водителю КамАЗа, в морду, чтоб кровь носом пошла. Неужто он не видит, что она еще совсем ребенок?

Весь вечер я был сам не свой. Никак не мог смириться с мыслью, что некоторые отращивают себе жирное брюхо, в то время как четырнадцатилетняя девчонка, чтобы не умереть от голода, раздвигает ноги для взрослых дядей за жалкие сто рублей.

●●●

Ярославская область. Деревня Краснофонарино. Сразу привлекает внимание группа девиц. Только-только остановил машину, как ко мне грациозной походкой подошла молоденькая девушка.

– Хочешь отдохнуть душой и телом? – чарующе произнесла она.

– Вообще-то я журналист, – пояснил я. – Делаю материал о проститутках на дорогах. С вами можно пообщаться? – поинтересовался я, указав на остальных девиц.

– Это если «мамка» разрешит. Поговори с ней.

«Мамка», или, говоря проще, сутенерша, сидит на раскладном стульчике в окружении своих подопечных. На вид ей лет 55 – 60. Для деревенской местности одета очень даже неплохо. Надо заметить, что и стоящие вокруг нее путаны выряжены не хуже московских: коротенькие юбочки, полупрозрачные блузки – словом, глаз радуется.

– Что, хлопец, девку захотел? Так выбирай, смотри какие!

– Я из журнала «Автотрак», статью делаю о дорожной проституции...

– А, журналист, значит. Это хорошо. Рекламу нам сделаешь. Присаживайся на корточки. Давай, спрашивай, что интересует.

От такой открытости к прессе я даже опешил.

– Я смотрю, у вас тут настоящее предприятие. Много «работниц»?

– Шесть штук. Все чистенькие – регулярно их отправляю по врачам.

– И какой тариф?

– Шестьсот рублей в час, если секс в машине. Если клиент надумает снять девочку на ночь, то пожалуйста – плати восемьсот рублей и одна из комнат в моем доме в их распоряжении до утра. Комната, конечно, не люкс, но все же удобней, чем в спальнике грузовика. К тому же в холодильнике всегда холодное пиво, и ужином накормим.

– Клиентов хватает?

– За вечер от восьми до девяти человек. Все заработанное складываем в общак и в конце рабочего дня между всеми поровну делим, независимо от того, кто сколько трудился.

– Странно, сколько я не встречал проституток на дорогах, – все работают в одиночку или с напарницей – словом, без сутенеров.

– Так это только дурехи поодиночке стоят. Завезут их в какую-нибудь глухомань, изнасилуют и убьют. Я же у каждого клиента документики требую. Из-за этого некоторые даже отказываются, наверное, боятся, что шантажировать бу-

ду... Но большинство понимает, что это для безопасности девочек.

– А кто ваши основные клиенты? – обращаюсь я к проституткам.

– В основном дальнобойщики, – ответила длинноногая блондинка.

– Ну и как дальнобойщики, ничего ребята?

– Какие как, – продолжила длинноногая блондинка. – Бывают нормальные попадаются: тихие, спокойные, а иногда встречаются такие, которым непременно надо изорвать в клочья твою одежду и влепить пощечину, прежде чем заняться сексом.

– А каково в грузовиках по части комфорта?

– В иностранных грузовиках – очень хорошо. А вот в отечественных – упаси Бог. Обязательно колготы об какую-нибудь железяку зацепишь, перемажешься вся... Вдобавок у водителей ЗИЛов, КамАЗов всяких руки грязные, поскольку без конца занимаются ремонтом. Потом лапают нас и мы становимся похожими на шахтеров: одежда превращается в грязную тряпку, на тело взглянуть страшно... И главное грязь, эта как будто врастает – с мылом не отмоешь.

– Возраст клиентов какой?

– В основном от 25 до 40. Но однажды меня снял дедок. Лет семьдесят ему, наверное, было. Я думала, что это будут мои самые легкие деньги: полапает меня маленько и разойдемся. «В таком возрасте разве встанет», – подумала я. Как бы не так. Дедок оказался еще тот боец. За час он умудрился кончить аж два раза. Я у него даже спросила, мол, «Виагрой», что ль, балуешься? А в ответ он мне такой анекдот рассказал: «Два школьных приятеля встретились, один спрашивает:

– Ты сколько раз в неделю сексом занимаешься?

– Один раз.

– Ну ты даешь, а я семь раз.

Следующая их встреча состоялась, когда им было по сорок лет. Тот же вопрос, что и много лет назад:

– Сколько раз в неделю ты занимаешься сексом?

– Один раз.

– Ну ты даешь, что-то слабоватенько. Я четыре раза.

Прошло еще тридцать лет.

– Сколько раз в неделю ты занимаешься сексом?

– Один раз. А ты?

– А я уже не могу».

Забавный старичок попался. Хотя его забавность отдавала старческим маразмом. У него на рычаге для переключения скоростей была рукоятка в форме... мужского члена, а по периметру кабины развешаны использованные презервативы, от коих в кабине стоял жуткий запах.

– А мне однажды попались два дальнобойщика, как говорится с чудинкой, – вклинилась в разговор низкорослая девчушка в кожаной юбке. – По всей видимости, им было лень совершать незамысловатые телодвижения, которые приняты во время полового акта. Один сел за руль, другой устроился на мне в спальнике. Водитель свернул на проселочную дорогу и там все началось. Машина мчится с огромной скоростью, подскакивая на ухабах. А этот, который на мне, почти что не трудится. Лежит и только прыгает в такт кочкам... Потом они поменялись местами, и все по-новому.

Дело шло к вечеру и я был вынужден покинуть деревню Краснофонарино. В какой-то момент мне показалось, что эта деревушка плод моей фантазии. Но когда я вечером следующего дня возвращался из Углича в Москву, встретил своих вчерашних собеседниц...

●●●

На одном из московских рынков я устроил «допрос» водителям большегрузов, дабы выяснить, как часто они прибегают к интимуслугам.

Дальнобойщики разделились на тех, кто даже вдали от дома остается верным мужем, и на тех, кто снимает себе путану в каждом рейсе. Но два водителя рассказали весьма забавные истории...

Павел, дальнобойщик из Тамбовской области

– Жена моя к своей маме в Липецкую область в гости на две недели собралась. Мне, понятное дело, к теще ехать неохота, стал отговорки придумывать. Короче говоря, остался дома... Готовить я не умею, а посему мне понадобилась женщина, умеющая готовить. Сел в машину и поехал на поиски. Останавливаюсь возле проститутки и говорю ей, мол, понимаешь, подруга, тут такое, я хочу тебя снять на полторы недели. Ты готовить-то умеешь? При этом шевелю стодолларовой банкнотой.

– Ну так, – отвечает она, – с голоду не помрешь. А ты меня кормить будешь?

– Спермой с утра до вечера.

...Полторы недели мы прожили и поняли, что друг без друга никуда. Три года с ней уже в браке.

Александр, дальнобойщик из Москвы

– Возвращаясь из рейса, решил снять себе проститутку. Уединились с ней в моей «ГАЗели»... Чудесно провели время... Я, прикола ради, натянул использованный презерватив на рукоятку КПП и благополучно забыл о нем... С утра нужно было жену в центр отвезти (а живем мы на окраине). Сели в машину и со мной чуть сердечный приступ не случился, когда я увидел оставленный с вечера использованный «прикол». Хорошо, жена не взглянула на рычаг. Мертвой хваткой я вцепился в рукоятку и не отпускал до тех пор, пока не вышла жена. Представляете, каково мне было рулить одной рукой по дорогам утренней Москвы? С тех пор я больше с проститутками ни-ни.



Грузовые автоперевозки

Е. Кижаева

Чем больше овощей и фруктов созревает на полях, тем больше грузовиков мы видим на дорогах.

Летом грузоперевозки имеют свою специфику. Чем больше овощей и фруктов созревает на полях, тем больше грузовиков мы видим на дорогах. Из нищих областей, где все это стоит копейки, они везут товар в богатые города. В это время хозяевами дорог становятся КамАЗы, реже МАЗы. Дымя, чадя, неторопливо, со скоростью 40 – 50 км/ч, они упорно лезут к намеченной цели. Целые колонны допотопной техники собирают за собой «хвосты», которые начинают метаться в стремлении обогнать. Аварийность, конечно, это не снижает. И не вина водителей, что у них такие древние машины. Пять лет перестройки и десять лет демократизации привели к тому, что основная масса автоперевозчиков внутри страны ездит на машинах прошлого века в прямом и переносном смысле слова. Но это так, к слову.

Этим летом с работой у перевозчиков Москвы было не густо. Ездить по расценкам Урюпинска они не хотят. А причину, по которой работы стало меньше, мы уже указывали в прошлом номере журнала. 8 – 10-тонные машины еще смогли в течение месяца заработать какие-то деньги на доставке прохладительных напитков с заводов, производителей в магазины и оптовые склады. Жаркое лето способствовало этому. Но цены на перевозку это не подняло, спасибо, что хоть машины были загружены. За два месяца, прошедших со дня выпуска прошлого номера нашего журнала, ценовая политика на грузоперевозки не изменилась. Если и стоит ожидать каких-то позитивных сдвигов, то только к ноябрю месяцу. С чем вас и поздравляем.

Тарифы на грузоперевозки для Москвы и Московской области

Машина	Город подача (руб.)/в ч (руб.)				Трасса за 1 км (руб.)			Средний
	min	max	%*	мин (ч)	min	max	%*	%*
1,5-т «Газель»	130/130	160/160	+3	4+1	5	6	10	+6
2 – 4-т «Бычок»	180/180	220/220	0	5+1	7	8	0	0
6-т ЗИЛ	190/190	250/250	+7	5+1	8	9	0	+3
8 – 10-т МАЗ, КАМАЗ	240/240	300/300	+4	7+1	9	10	0	+2
86 м³ еврофура	330/330	360/360	+2	7+1	12	17	0	0
86 м³ реф., с вкл. установкой	400/400	450/450	0	7+1	14	16	0	0
100 м³ еврофура	400/400	450/450	+2	7+1	14	16	0	0
120 м³ еврофура	450/450	500/500	-5	8+1	15	17	0	-3
«Икарус»	330/330	500/500	+5	4+2	12	16	+5	+5
8 м³ (5 т) мусоровоз	1150 – 1400 руб./сут.		+6		по часам			+6

*Изменения расценок (в %) по сравнению с июнем 2001 г.



УТРО ТУМАННОЕ

Андрей Саакян, фото автора

С недавних пор процесс объединения автобусных заводов под одно крыло начался и в России. Финансовыми вливаниями в отрасль занялась группа «Сибирский алюминий». Если раньше об их деятельности можно было судить из скупых заметок в прессе, то теперь «Сибал» демонстрирует свои успехи автобусным пробегом по стране.

Красноярск – Кемерово – Новосибирск – Омск – Тюмень – Челябинск – Уфа – Казань – Нижний Новгород. Вот города, встречавшие пробег на автобусах, организованный группой «Сибирский алюминий». Если преодоленным расстоянием в двенадцать тысяч километров многих наших читателей не удивишь, то факт участия наиболее передовой отечественной техники важен. Редкость и то, что мероприятие привлекло внимание к проблемам отрасли в целом, а не заводов по отдельности. Пробег закончен, и можно констатировать: лозунг акции «Обновим автобусный парк России!» более чем актуален. Каково положение в автобусостроении?

В Отечестве нашем и мелкие и крупные производители автобусов выживают с трудом. Причина в небольшом, но очень значительном отличии взаимоотношений между продавцом и потребителем автобусов – их разделяет в большинстве случаев госчиновник. На его совести остается сделка, а без крупных заказов любому заводу не выжить. Добавим к этому слабое финансирование и увидим безрадостную картину: «Для обновления отечественного автобусного парка ежегодно требуется примерно 22,5 тысячи автобусов, а денежная оценка неудовлетворенного спроса на автобусы составляет более 1 миллиарда долларов» – сообщает нам отчет о пробеге! Но кто реально возьмется спросить с функционера о том, что делается для пользы и на деньги налогоплательщика и реально удовлетворить гигантский спрос? Видимо, только такая мощная структура, как «Сибал». «Федеральным и муниципальным органам придется пойти на масштабные затраты для решения «автобусной» проблемы. Тем более что эта проблема является еще и социальной» – цитируем тот же документ. Итак, что предлагает новый хозяин без малого всего отечественного автобусостроения?

На пробег выставлена основная гамма транспортных средств, охватывающая наиболее широкий круг специализации. Два больших городских автобуса: ЛиАЗ-5256 и ПАЗ-5272, для которого шасси собирают на «КамАЗе». Обратите внимание, что их пара. «Доля автобусов в городских перевозках в среднем по России составляет не менее 60%» — констатирует отчет, а значит, и наибольший спрос на такие машины. Среднего размера междугородний автобус «Аврора», готовящийся стать флагманом в производственной гамме Павловского завода. Присутствует необычная машина из Голицино: контрастное сочетание комфортабельного салона и шасси грузовика – компромисс для вахтовых автобусов. Не забыты даже дети – школьный автобус ярких цветов на базе проверенного временем ПАЗ-3205. Нет в этом ряду только микроавтобуса «Газель», что неудивительно – бестселлер последних лет рассчитан на частных перевозчиков.

Если заводчане и полны решимости удовлетворить потребность, то с точки зрения эксплуатационщиков все выглядит весьма туманно, так как спрос и предложение сочетаются достаточно шероховато. Например, по словам участников пробега, для многих стало откровением существование городского ЛиАЗа тушинской досборки: приемистый и тихий автобус, удобный салон с отделкой, как в современном «Икарусе», а такими же комфортабельными сиденьями сейчас может похвастаться только ГолАЗ. Но двигателя «Катерпиллер» боятся даже в Москве. Как выразился один инженер-эксплуатационщик, «своих рабочих даже близко не подпущу – слишком точная вещь», а фирменный сервис баснословно дорог. Кстати, ЛиАЗ-5256 из эталона для сравнения уровня продукции в своем классе быстро вырождается в «программу минимум», один плюс – он относительно недорог. Тут нужно, скорее, ориентироваться на Минский автобусный, который тоже попадает в орбиту интересов «Сибирского алюминия».

Огромный интерес вызвала комфортабельная «Аврора». Но недоступен автобус по финансовым причинам, а значит, будут эксплуатировать безнадежно устаревшие ПАЗы. Вот и не могут пока решить в Павлове на Оке, какова судьба главного конвейера: или еще несколько лет выпускать «колхозный автобус», или волевым решением заставить страну пересесть на более современную «Аврору». Пока же «ПАЗ» надеется увеличить выпуск новинки до сорока автобусов в месяц, собирая их практически вручную. Кстати, в этом же цеху параллельно собираются и большие городские автобусы.

Не решен вопрос конкуренции. Будет ли она «организована» искусственно или в результате специализации заводов, вошедших в альянс, усилится монополия на рынке. Не ясны перспективы в альянсе Ярославского моторного – изготовление автобусов исключительно кузовное производство, а выбор двигателя и узлов шасси задача заказчика, – такова мировая практика. Впрочем, не нужно торопить события, слишком мало времени прошло с момента объединения и не стоит делать скоропалительные выводы.

«Надо отметить, что автобусы с честью выдержали испытание: за все 3 недели пробега помощь технической службы не понадобилась» – рапортует отчет о пробеге. Мы охотно верим, ведь не понадобилось ее помощи, чтобы завести двигатель со сломанным реле стартера – полчаса усилий водителя и добровольцев из пишущей братии – и снова в путь, в Нижний Новгород на пресс-конференцию, посвященную финишу пробега.



Новый Vaneo



В конце 2001 г. компания Daimler-Chrysler планирует начать производство новых минивэнов Mercedes-Benz Vaneo на заводе в Бранденбурге. Для этой цели компания инвестирует DM500 млн. По прогнозам специалистов количество машин такого класса в Европе к 2004 г. увеличится с 250 тыс. в 1998 г. до 960 тыс. Машина длиной 4,2 м оборудована новейшими системами активной и пассивной безопасности, включая электронную систему курсовой устойчивости ESP. Передняя ведущая ось имеет независимую подвеску типа МакФерсон.

Для мини-вэна предлагаются пять двигателей: три бензиновых мотора мощностью 82 л.с., 102 и 125 л.с. и два дизеля CDI с системой впрыска топлива common rail 75 и 91 л.с. Бензиновые двигатели уже сейчас соответствуют нормам Евро-4, вводимым в Европе с 2005 г., а дизельные моторы – Евро-3.

В стандартной версии Vaneo комплектуется пятиступенчатой КПП. По заказу с любым двигателем может устанавливаться механическая КПП с автоматическим переключением передач. При нажатии на педаль сцепления сервопривод самостоятельно переключает скорости.

Наряду с пассажирскими версиями машин будут выпускаться коммерческие легкие развозные фургоны грузоподъемностью 600 кг и полезным объемом грузового отделения 3000 л.

Германия вводит плату за проезд



Министр транспорта Германии объявил о решении кабинета министров ввести с 2003 г. плату за пользование шоссейными дорогами страны для владельцев грузовых автомобилей. Это первый шаг к созданию в Германии платных магистралей, которые распространены в соседних странах. С грузовиков полной массой более 12 т будет взиматься плата в размере DM0,27 – 0,37 за километр в зависимости от массы автомобиля, количества осей и содержания токсичных веществ в выхлопных газах.

Немецкий министр уверяет, что решение о введении платы было вынужденным. Германия оказалась в самом центре грузопотоков между западными и восточными странами Европы. По оценкам специалистов, количество грузового транспорта на дорогах Германии в 2005 г. увеличится на 64%.

В российском АСМАПе известие о планах германского правительства восприняли с удивлением. Германия является членом соглашения, по которому в странах Европы с иностранных грузовиков взимается единый тариф. Вводить же другие сборы за проезд по своим дорогам странам – участницам соглашения запрещено.

«КоммерсантЪ»

Daimler-Chrysler и Hyundai (Hyundai Motor Company) решили создать предприятие по производству дизельных двигателей

Компании Daimler-Chrysler и Hyundai (Hyundai Motor Company) решили создать предприятие по производству дизельных двигателей для коммерческих автомобилей. Оба партнера инвестируют в производство по $180 млн. Производство будет открыто по соседству с современным заводом Hyundai в Чонджу (Chonju) и рассчитано на выпуск 120 тыс. автомобилей в год.

И настоящее время Daimler-Chrysler производит двигатели 900-й серии в Германии и Бразилии. Открытие предприятия позволит оснащать этими моторами примерно 75% коммерческих автомобилей, выпускаемых Hyundai. Двигатели 900-й серии относятся к наиболее современным силовым агрегатам. Они выпускаются в вариантах 4,3, 6,5 и 7,2 л и соответствуют требованиям Евро-3. Передача технологий, прежде всего в сфере производства агрегатов Daimler-Chrysler, позволит и дальше усиливать позиции обоих партнеров на южнокорейском рынке – третьем по значимости в Азии после китайского и японского. Партнеры предполагают расширять сотрудничество и в других сферах. В настоящее время долевое участие Daimler-Chrysler в Hyundai Motor Company составляет 10,46%.

Новое оборудование для испытаний грузовых автомобилей

Компания Volvo Trucks заказала одну из лучших в мире систем для испытаний грузовиков.

Лаборатория характеристик автомобиля (VFL) представляет собой климатическую аэродинамическую трубу с уникальным динамометром для испытаний полноприводных автомобилей. Испытания, проводимые в VLF, включают замеры расхода топлива, проверки возможностей системы охлаждения и тестирование трансмиссии. С точки зрения безопасности лаборатория будет использоваться в первую очередь для испытаний тормозных систем и управляющей ими электроники.

«Мы можем поднять скорость воздушного потока до 90 км/ч и регулировать температуру в пределах от +10 до +55 °С, смоделировав тем самым реальные условия для проведения испытаний», – утверждает Карл-Ове Колмодин.

Робот-водитель, заменяющий водителя-испытателя при высокоскоростных испытаниях эффективности тормозной системы и в других операциях исключает возникновение несчастного случая при испытаниях.

Daimler-Chrysler учредит в первой половине 2002 г. свой собственный банк

Daimler-Chrysler учредит в первой половине 2002 г. свой собственный банк, который также будет осуществлять прием вкладов. В число его клиентов должны войти клиенты-предприятия уже 13 лет существующего Mercedes-Benz Lease Finanz (MBLF), деятельность которого ранее ограничивалась только кредитными операциями. Уже подано заявление в федеральный орган надзора за кредитной деятельностью на разрешение на деятельность Daimler-Chrysler Bank GmbH в Штутгарте. Первоначально приблизительно 350 000 клиентов MBLF будут обслуживаться через центр обработки вызовов или в оперативном режиме.

VOLVO намерено инвестировать производство нового 16-литрового двигателя

VOLVO намерено инвестировать приблизительно 260 млн. марок в производство нового 16-литрового двигателя. Опираясь на «базовую концепцию», шведские конструкторы намереваются в ближайшие пять лет обновить всю гамму двигателей. Первый образец должен появиться в следующем году, им станет новый 9-литровый двигатель серии D12.

Последнее путешествие Ту-144

По материалам журнала Trucker

Легендарный самолет КБ Туполева Ту-144, первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет, отправился в свое последнее путешествие из Москвы в технический музей города Синсхайма.

Закончится ли все через 800 метров?

Вообще, в сюрпризах с самым необычным транспортом года не было недостатка. Через десять лет после запроса из Синсхайма руководители КБ Туполева наконец-то согласились передать списанный экземпляр сверхзвукового самолета за 1,5 миллиона марок, включая расходы на транспортировку. Однако как доставить советский суперсамолет в Швабию? Перелет, так сказать, своим ходом был исключен, оставалась только дорогостоящая перевозка по воде и наземным путем. Целый месяц фюзеляж, хвостовое оперение и разобранное крыло самолета путешествовали из Москвы через Санкт-Петербург по Северному морю, Рейну и Майну до Хайльбронна, порта на реке Неккар. Хотя из-за шторма в Северном море, а также отсутствия необходимой навигационной поддержки российскому судну произошла задержка на два дня, одиссея перехода длиной 4360 километров закончилась успешно – это расстояние в свое время самолет, имевший крейсерскую скорость, в 2,35 раза превышающую скорость звука, мог преодолеть за два часа...

Необычность этой наземной транспортной операции заключалась в том, что размеры груза превышали все разумные пределы: длина автопоезда около 60 м, ширина – 9 м. Для этих целей привлекли специальную грузовую платформу с гидроподвеской. С



помощью дистанционных пультов платформа могла изменять высоту над дорожным полотном и уровень крена. Кроме этого поворотные оси платформы также управлялись индивидуально с помощью дистанционного пульта. Только благодаря этим техническим решениям удалось преодолеть трассу длиной 30 км.

До автострады, ведущей в город, где находится авиационный музей, 3 км. Их проходили 2 часа. Сантиметр за сантиметром тянет Actros груз девятиметровой ширины через узкий участок трассы. Надо выйти из кабины, проверить, все ли нормально, протянуть дальше, опять выйти, опять посмотреть и так далее – и все это на волосок от светофоров, ограждений, дорожных знаков и щитов. «Самый трудный участок – это проезд по автостраде», – с небольшим волнением говорит водитель тягача о преодоленном этапе на автостраде А6.

Однако профессионала по транспортировке сверхгабаритных и тяжелых грузов, рабочий день которого начался в четыре часа утра, ждет следующее испытание: съезд с автострады, который может преодолеть только «водитель-волшебник», слишком узок для груза девятиметровой ширины. Четыре огромные гондолы двигателей самолета проходят на волосок от ограждений и дорожных указателей. Водитель и его 47-летний «штурман», находящийся позади состава, вынуждены постоянно с помощью гидравлики выравнивать накренившийся груз. Идет борьба за каждый сантиметр. В половине второго ночи одерживается победа, туполевский гигант успешно пересек закрытую для обычного движения автостраду. Ровно в 5 часов, как и было запланировано, туполевский самолет обретает свою вторую родину. Крановщики, показывая





виртуозность индустриального балета, перегружают фюзеляж самолета на территорию музея.

1, 1а. Ручная работа. На каждом шагу подстерегают углы и кромки, щиты, указатели, планки...

2. Два 500-тонных автомобильных крана снимают с судна необычный груз.





3. Мастер по преодолению кривых участков. Водитель Actros, несмотря на широкие улицы, вынужден наезжать на газоны.

Ту-144: триумф и трагедия

Обогнав «конкорд» буквально на один месяц, 31 декабря 1968 г. СССР выиграл престижную гонку и первым запустил в полет первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144. Согласно планам легендарного конструкторского бюро Андрея Туполева 140 пассажиров на борту сверхзвукового лайнера, имеющего взлетную массу 200 т, со скоростью 2500 км/ч должны были пересекать необъятные просторы Советского государства. Однако мечта о превосходстве разбилась в 1973 г., когда из-за ошибки пилотов самолет потерпел катастрофу на авиасалоне в Ле-Бурже под Парижем – как зловещее предзнаменование – в нескольких сотнях метров от места, где в нынешнем году разбился «конкорд». С 1975 г. самолет использовался в качестве грузового. В 1977 г., сразу после открытия пассажирского рейса между Москвой и Алма-Атой, разбился второй Ту-144. Таким образом, в 1978 г. проект широкомасштабных перевозок пассажиров со сверхзвуковой скоростью в СССР был похоронен. В 1996 и 1997 гг. Ту-144 18 раз поднимался на высоту 19 км в качестве летающей лаборатории в рамках совместной работы с американским космическим агентством НАСА.



Одинарная вместо двойной



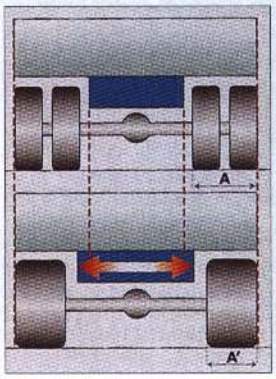
Согласно результатам новейших исследований в шинной индустрии, в скором времени одинарные шины должны на ведущих осях заменить двойные.

На прошедшей выставке IAA суперодинарные шины, представленные фирмами Michelin и Conti, особого внимания не привлекали. Вероятно, по этой причине их конкуренту Bridgestone при представлении своей новой разработки – суперодинарной шины – «удалось похвастаться».

Bridgestone не жалеет превосходных степеней при описании новых шин. Японский производитель заверяет, что речь идет о высоких технологиях. Даже название «толстячков» подразумевает применение новейших технологий в их разработке: Greatec-Mega-Drive (GMD), при этом Greatec расшифровывается как Great Technology, что в переводе означает «великолепная технология».

Одинарная покрышка позволяет увеличить ширину рамы, что положительно сказывается на устойчивости автомобиля

«Зачем вся эта шумиха?» – задаются вопросом некоторые специалисты. В конце концов, замена двойных шин одинарными на прицепах и полуприцепах произошла много лет назад без каких-либо революций.





Однако решение проблемы на тягачах значительно сложнее. Во-первых, нагрузка на ведущих осях значительно выше, чем на прицепе. Во-вторых, современные мощные дизельные двигатели создают большие усилия, действующие на стальной корд шин. И то, что раньше воспринимали четыре шины, должны воспринимать две.

Соответственно внутренняя часть шины Greatec имеет мощное армирование. Каркас из стального корда не закладывается и вулканизируется, как обычно, вокруг стальной бортовой проволоки, а наматывается вокруг стального сердечника. Bridgestone заверяет, что в этом случае значительно увеличивается прочность в зонах покрышки, подверженных максимальной нагрузке.

Из четырех радиальных поясов только два исполняются обычным способом. Два других состоят из плетеного стального корда, чтобы при увеличенной ширине шины он при трогании с места под полной нагрузкой не деформировал покрышку. Увеличению жесткости резины способствует также повышенное давление воздуха в девять бар.

Какое же преимущество имеют новые шины перед обычными? Так, одна покрышка типа GMD размером 495/45 R 22,5 с диском весит на 40 – 50 килограмм меньше, чем двойная шина размером 315/70 R 22,5. Кроме этого, шины типа Mega-Drive имеют более благоприятное сопротивление качению. Как утверждает Bridgestone, «теоретически можно рассчитывать на экономию топлива примерно в один процент». Производители грузовых автомобилей могут при этом предусматривать в конструкции шасси большее расстояние между элементами подвески, что более благоприятно скажется на устойчивости грузовика.

ВАЗИНТЕРСЕРВИС

Признаться, мы были приятно удивлены оперативному ответу производителя ВИСов на статью, опубликованную в нашем журнале №1 2001 г.
Чувствуется, что люди хотят не просто выпускать продукцию, а хорошую продукцию и что имя фирмы является не пустым звуком, а значимым и весомым фактором при продвижении продукции на рынке. Отрадно, что производитель коммерческой техники не отделался обыкновенными отписками, а принял меры по выявлению причин технических проблем автомобилей и в силу своих возможностей их устранению.

После прочтения опубликованной в вашем журнале статьи «Знакомьтесь – ВИС2345» в Москву был командирован начальник отдела технического контроля завода по производству пикапов Петров Владимир Александрович.

Цель командировки – получение достоверной информации по опыту эксплуатации пикапов в условиях интенсивного уличного движения Москвы.

В течение двух дней, находясь в транспортном цехе службы 77, Петровым В.А. была собрана информация по надежности и потребительским свойствам пикапов на разных уровнях: от начальника цеха, начальника АРМ и водителей, имеющих солидный опыт езды на пикапах.

Почти все замечания, высказанные в журнальной статье, подтвердились, кроме этого, дополнительно была получена информация, которая помогла принять решения, направленные на улучшение конструкции пикапа конструкторско-технологическим отделом «ВИСа».

В науке о качестве известно, что 60 – 70% выявляемых дефектов зависят от конструкции автомобиля, остальные дефекты – технология и исполнительская дисциплина изготовителей. В нашем случае почти все замечания – по конструкции. Дефектов исполнительского характера практически нет, что в какой-то мере говорит о достаточно высокой исполнительской дисциплине на заводе и хорошей работе службы технического контроля.

Не все проблемы, затронутые в статье, могут устраниться изменением конструкции. Так, например, удлинение базы по сравнению с 5-й моделью «Жигулей». Эта мера вынужденная и необходимая, ведь все-таки пикап – это маленький грузовик, и с удлинением базы приходится смириться. Проблема возрастания усилия на педали сцепления заставили завод проделать некоторую исследовательскую работу по выявлению причин этого явления. В транспортный цех 77 было привезено новое сцепление с замерным усилием выжима на самом верхнем допустимом пределе, его заменили у пикапа, у которого усилие на педали было тяжелее, чем на остальных. После замены сцепления в присутствии начальника ОТК вновь проверено усилие выжима, оно оказалось в 1,5 раза больше максимально допустимого. Причины в износе ведомого и нажимного диска сцепления, после чего диафрагменная пружина занимает другое исходное положение и усилие меняется в сторону увеличения. Это незаметно при езде в небольших городах, за городом, но при езде в московских пробках становится проблемой. Единственное, что можно сделать, – это не допускать установки сцепления «Нивы» на 2345, т.к. пружина на «Ниве» толще и соответственно больше усилие выжима.

По результатам привезенных начальником ОТК замечаний на заводе «ВИС» разработана программа работ по повышению потребительских качеств автомобилей ВИС- 2345.

Благодарим редакцию журнала «Автотрак» за внимание, оказанное производству нашего пикапа, и надеемся на следующую публикацию, в которой будут преобладать положительные замечания в адрес пикапа и завода.

P.S. Завод имеет сертификат на систему качества по международному стандарту ИСО-9001, выданный немецкой фирмой RW TUV в 1999 г.

Одним из основных звеньев системы является непрерывная связь с потребителем продукции и реакция на его замечания. Мы намерены и впредь держать связь с компанией службы 77. Тем более что, имея в эксплуатации около сотни пикапов 2345, она дополнительно (уже после публикации статьи) закупила 15 таких же пикапов.

Мы понимаем, что довольный покупатель, который возвращается за новой покупкой, стоит десяти рекламных проспектов.

С уважением, директор «ВИС-Авто» В.С. Кирилин



ВЕЗДЕХОД СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ

Дмитрий ЗЛЕНКО

Преимущества микроавтобусов с колесной формулой 4х4 для России вполне очевидны. Однако отечественные производители радовать полноприводными новинками нас не спешат. Поэтому россиянам ничего не остается, как покупать «забугорные» машины. Немецкий автоконцерн Volkswagen доработал и выпустил на рынок обновленную модель микроавтобуса-внедорожника «Т-4 синхро», за рулем которого посчастливилось побывать обозревателю «Автотрака»...

На первый взгляд во внешности автомобиля нет ничего нового. Но если приглядеться, то становится заметна «прилизанность» машины. Изменения форм радиаторной решетки и фар придали микроавтобусу агрессивности. И такое ощущение, что эта внешняя агрессивность отразилась на характере автомобиля. Но обо всем по порядку.

Под капотом скрывается 150-сильное турбодизельное сердце объемом 2,5 л. При таком литраже я полагал, что автомобиль весьма прожорливый. Но нет. На 100 км пути при скорости не выше 120 км/ч расход топлива не превышает 8,5 л. А если скорость от 140 до 180 км/ч (максимально возможная), то расход не больше 9,5 л.

– Турбодизельное сердце на сегодняшний день это, пожалуй, лучший



вариант, – рассказывает Сергей, владелец микроавтобуса. – Случаются такие ситуации, когда заносит вас в буквальном смысле к черту на куличики, в какую-нибудь глухую деревушку, где на 100 км ни одной заправки. А канистру солярки выпросить у местного тракториста всегда можно...

Топливный бак 60 л. Но есть дополнительный бачок на 7 л. Что-то вроде «дежурной» канистры.

Механическая 5-ступенчатая коробка передач имеет довольно широкий диапазон. К примеру, на второй передаче я разогнал авто до 60 км/ч и не было ни единого признака, что двигатель работает на грани возможного. Ты не удивляйся, – улыбаясь говорит Сергей. – Даже на ста восьмидесяти обороты не больше 5000 в минуту...

Помимо прочего, автомобиль хорош в динамике разгона. Со светофора «восьмерку» «сделали» влегкую.

Несмотря на то что в Германии дороги шикарные, ходовая часть сделана, пожалуй, для русских ухабов. Проезд через «лежачего полицейского» на скорости 70 км/ч был практически не ощутим. Газовые амортизаторы и усиленные пружины в купе с абсолютно независимой подвеской делают автомобиль очень устойчивым.

Не забыли немцы и о безопасности. Теперь авто комплектуют двумя подушками безопасности – для водителя и пассажира (на предыдущих моделях подушка была только у водителя).

По сути, эта модель туристическая. Заднее сиденье раскладывается и превращается в трехспальную кровать (очень удобную, между прочим), но при желании можно разместиться и впятером. По внутреннему периметру предусмотрены специальные кнопочки, что-то вроде карниза:

– Очень удобно. Если остановились в людном месте, можно «замаскироваться» от ротозеев. Но также эта шторка незаменимая вещь в плане безопасности, – делится опытом владелец. – Скажем, вы надумали отлучиться на часок-другой. Зашторили окна, и стороннему глазу станет недоступно все содержимое вашего салона. Едва ли найдется воришка, вскрывающий автомобиль наобум. К тому же, если машина стоит на солнцепеке, шторка не даст лучам нагреть салон...

Машина укомплектована люксовским салоном на семь посадочных мест. Имеется столик-трансформер, предусмотрен холодильник, правда, для этого приходится жертвовать одним посадочным местом. У салона есть особенность – с переднего сиденья можно попасть в общий отсек, т.к. отсутствует перегородка. Большое количество подстаканников. Хорошие кондиционеры, подогрев зеркал, полный электропакет. Кстати, в Германии машины укомплектовывают по заказу покупателя. Это наши производители вынуждают покупать базовый вариант...

...Помимо того что это машина семейная, идеально подходящая для путешествий, она может применяться как



рабочая. Многие банки, магазины мечтают иметь эту модель по той простой причине, что она очень удобна. Удобна для перевозки грузов, для перевозки пассажиров. Также она незаменима в деловом бизнесе, т.е. прямо в машине можно вести деловые переговоры, не отказываясь от удобств.

– В эксплуатации машина не прихотлива, – рассказывает Сергей. – Но чтобы не было сюрпризов в самый не подходящий момент, нужно хотя бы два-три раза в год менять топливный фильтр, масло и свечи накаливания...









Машина действительно хорошая, но цена – кусает. В Москве стоимость нового авто колеблется от $42 – 46 тыс. Сами понимаете, не каждому по карману.

«Каких только автомобилей не встретишь сейчас на дорогах и весях России! Всех стран, всех марок, всех видов. И уже не удивляют Ferrari, Porsche или Jaguar, уже не в диковинку длиннющие Lincoln и американские тягачи... Но иногда даже среди этого многообразия нет-нет да и мелькнет нечто редкое, особенное» – так размышлял я, направляясь на встречу с одним из таких автомобилей.

Сухопутный дредноут для бездорожья

Александр Евдокимов

Итак, сегодня к нам в гости заехал Ford Econoline E-350 4x4, выпущенный в 1995 г. Вообще-то таких фордовских мини-вэнов по нашим дорогам ездит много, но здесь, как говорится, Федот, да не тот.

Владелец поведал, что сначала это был обычный заднеприводной цельнометаллический фургон, купленный в Штатах. Потом было решено там же, в Америке, переделать его для вылазок на охоту. И перед отправкой в Россию автомобиль отдали на доработку в бруклинскую тюнинговую фирму New-York Motors Corporation. Надо отдать должное – тамошние мастера дело свое знали крепко и создали, по сути, новый автомобиль.

Так как охота и рыбалка неотделимы от бездорожья, сначала машину из заднеприводной переделали в полноприводную, установив раздатку с пониженным рядом передач и отключаемый передний ведущий мост. (Вообще-то это не самая сложная операция, ведь фордовские мини-вэны строятся на базе полноприводных пикапов соответствующих серий.) В бортах кузова вырезали проемы и вставили тонированные стекла. Боковые распашные створки грузового отсека заменили на сдвижную дверь. Для большего комфорта увеличили высоту крыши, из-за чего салон кажется просто необъятным – по нему можно ходить в полный рост.

Потом начались преобразования «голого» грузового отсека. Не на матрацах же там ездить! Кроме звукоизоляции и обивки стен и потолка, внутрь поставили два удобнейших кресла, а за ними расположился диван, который с помощью электроприводов легко превращается в огромную кровать для 3 – 4 человек. Затем салон облагородили деревянными панелями, дооборудовали двумя раздельными аудиосистемами, видеомагнитофоном, телевизором, двойной печкой, кондиционером... В общем, получился не просто автомобиль, а мечта путешественника: за счет полного привода заехать можно хоть к черту на рога – и все это без отрыва от коллектива, цивилизации и комфорта. А уж внешность-то какая!...



Большому автомобилю – большой двигатель! В прямом смысле слова. Мотор (скорее, моторище) тут именно такой – исполинский турбодизельный V8 серии Power Stroke с непосредственным впрыском топлива. (Напомним, что дви-

гатель поставляется фирмой International, и с 1994 г. фордовцы ставят его на пикапы и микроавтобусы тяжелых серий, к которым как раз относится наш гость.) При объеме 7,3 л этот монстр выдает 218 л.с. при 2600 об/мин. Казалось бы, маловато для такого объема, но тут на первое место выходит не мощность, а крутящий момент, достигающий 576 Нм при 1600 об/мин.

Весь этот поток мощи пропускается через 4-ступенчатую автоматическую КПП, гидротрансформатор которой еще больше увеличивает крутящий момент. Так что тяга у «американца» невообразимая, можно горы ворочать! Я убедился в этом во время поездки. Неповоротливый с виду гигант словно теряет свой вес при нажатии на газ, а мощный и ровный разгон вообще навевает мысли о могучем тепловозе, для которого нагрузка не имеет значение. Так, по словам владельца, машина при собственной грузоподъемности под 2000 кг без напряжения таскает 5-тонный катер и легко тянет по бездорожью тяжелый прицеп-дачу. Причем на трассе идущий с трейлером мини-вэн легко держится в транспортном потоке, разгоняясь до 100 – 130 км/ч. Я и говорю – тепловоз!

При езде в салоне тише, чем ожидаешь. В смысле того, что мотора почти не слышно – ворчит басовито где-то внизу, но ни вибраций, ни типичного тарахтения нет. Вот вам и дизель. А как мягко автомат «перебирает» передачи!

Правда, идет этот дредноут довольно жестко. Причем корма ощутимо жестче передка. Оно понятно – сзади стоят мощные рессоры, а передний мост подвешен на пружинах. С другой стороны, «форд» не валится из стороны в сторону в поворотах и никакими кочками его с курса не собьешь.

За 5 лет жизни в России этот «форд» пробежал почти 90 тыс. км, немалая часть которых пришлась на бездорожье. Были ли проблемы? Владелец не припомнит. Все сводилось лишь к плановому техобслуживанию, да еще недавно первый раз перебрали всю ходовую, потому что пришел срок. Вот и все! Конечно, в этом есть немалая заслуга «дубового» шасси от пикапа F-350, которое более живуче и легко переносит тяготы жизни на наших дорогах. Но и уход кое-что, да значит.





И вот, несмотря на то, что машина в отличном состоянии и что подобного аппарата нет не то что у соседа – ни у кого в радиусе нескольких сотен километров, владелец все же решил расстаться с автомобилем. А я теперь все думаю о том, как скоро этот красавец обретет нового хозяина, и жалею, что я не миллионер...





МАЗ-200 — содружество двух республик

Его конструкция была создана в древнем русском городе Ярославле, но основная жизнь проходила среди белорусских лесов и болот – в Минске.



Главной проблемой Ярославского автомобильного завода до Великой Отечественной войны было отсутствие собственного производства двигателей, без которых сдерживался рост выпуска машин, тормозилась разработка более современных грузовиков. Реконструкция предприятия и строительство моторных цехов начались накануне войны. После ее окончания эти работы возобновились, и уже в 1945 г. был готов опытный образец нового советского семитонного грузового автомобиля с дизельным двигателем «ЯАЗ-200». Сначала на нем стоял дизель американской фирмы GMC и кабина от американского грузовика «Брокуэй», выполненная целиком из металла. После того как завершились испытания четырехцилиндрового двухтактного дизеля «ЯАЗ-204», его начали устанавливать на ЯАЗ-200.



ЯАЗ-200 – первый опытный образец, построенный в 1945 г. Фото из архива Е. И. Прочко

Однако увеличивающийся выпуск силовых агрегатов и трехосных тяжелых грузовиков ЯАЗ-210 не оставлял возможностей для наращивания в Ярославле еще и выпуска двухосных машин, поэтому их производство с 1950 г. было передано в Белоруссию на только что построенный завод

на окраине Минска. В те годы ярославские и минские грузовики отличались по облицовке радиатора. На ЯАЗах она имела горизонтальные брусья, а на МАЗах – вертикальные. Кроме того, на передней части капота у первых стояла фигурка медведя – старинная эмблема древнего Ярославля, а у вторых на боковинах капота красовался хромированный барельеф зубра. В целом и МАЗ и ЯАЗ-210 были полностью спроектированы ярославскими конструкторами и имели очень много общего.

Первой самостоятельной конструкцией минчан стал грузовик-вездеход МАЗ-501, с колесной формулой 4х4, который широко применялся на лесоразработках, а затем, в 1952 г., на базе МАЗ-501 был создан армейский грузовик МАЗ-502 и МАЗ-502А, отличавшийся наличием на переднем бампере мощной лебедки для самовытаскивания и помощи другим автомобилям, застрявшим на бездорожье.

Двухтактный четырехцилиндровый дизельный двигатель «ЯАЗ-204» имел рабочий объем 4650 $см^3$, развивал скорость в 120 л.с. при 2000 об/мин., оборудовался продувочным насосом типа «Рутс». Сам двигатель был достаточно компактным, но очень тяжелым, его масса без сцепления и коробки передач составляла 800 кг. Вообще, по конструкции он был во многом нетрадиционен. Клапаны в головке цилиндров служили только для выпуска отработавших газов. Впуск воздуха в цилиндр шел через 64 продувных окна диаметром 8 мм, сделанных в его гильзе и перекрываемых кромкой поршня.

Топливо подавалось в цилиндры под давлением 1400 $кг/см^2$ насосами-форсунками, каждая из которых обслуживала один цилиндр и приводилась в действие кулачком распределительного вала. Для уравновешивания сил инерции первого порядка применялись вращающиеся противовесы, установленные на распределительном и специальном уравновешивающем валах.

Для изготовления этих дизелей требовалась очень высокая культура производства. Тонкостенные гильзы цилиндров, ослабленные двумя рядами из 64 отверстий, коробились и выходили из строя. Несмотря на различные технологические ухищрения, исключить деформацию и повышенный износ этих «сухих» гильз не удавалось. Поэтому с 1953 г. «ЯАЗ» стал делать продувочные окна в виде одного ряда из 17 отверстий диаметром 16 мм.

По тепловому режиму дизель» ЯАЗ-204» был перенапряженным, с довольно малым моторесурсом, хотя год от года шла кропотливая работа по его увеличению. С ростом долговечности и надежности стало возможным форсировать этот двигатель. Его мощность с 1961 г. подняли до 120 л.с., а для полноприводной модификации МАЗ-502 и сельского тягача МАЗ-200В мощность достигала 135 л.с. ЯАЗ-200, имевший снаряженную массу 6400 кг, мог свободно буксировать прицеп массой 9500 кг и перевозить в своей грузовой платформе еще 7000 кг груза. Автомобиль развивал скорость до 65 км/ч и расходовал 30 – 35 л дизельного топлива на 100 км пути.

ЯАЗ-200 оснащался однодисковым «сухим» сцеплением и пятискоростной коробкой передач с синхронизаторами на четырех высших передачах, что являлось редкостью для грузовиков тех лет, тормозами с пневматическим приводом, зависимой рессорной подвеской колес с гидравлическими рычажными амортизаторами для передних колес. Концы передних рессор соединялись с рамой не через пальцы с втулками, а через резиновые подушки.

Учитывая, что ЯАЗ-200 будут эксплуатироваться исключительно на автомагистралях, конструкторы оснастили автомобиль большим топливным баком емкостью 225 л. Кабины основной массы серийных грузовиков были деревянными с двумя стеклоочистителями, сиденье водителя имело регулировку. ЯАЗ-200 стал первым советским грузовым автомобилем, который серийно оснащался тахометром.

Минский автомобильный завод получил свое развитие от небольших авторемонтных мастерских, на базе которых в конце 1944 г., после освобождения Белоруссии от гитлеровских захватчиков, началось его строительство. Условия были очень тяжелыми. Минск лежал в развалинах, не хватало рабочих, не говоря уже о квалифицированных инженерно-технических кадрах, не было жилья, столовых, транспорта. Первыми строителями завода стали недавние партизаны. Они пришли на стройплощадку прямо с военного парада, состоявшегося в Минске 16 июля 1944 г. в ознаменование освобождения Белоруссии от нацизма. А 7 ноября 1947 г., в день 30-й годовщины Великого Октября, первые пять автомобилей-самосвалов прошли в колонне городской демонстрации. Именно с самосвалов, а не с бортовых машин началось производство на «МАЗе», потому что самосвалы были тогда намного нужнее для восстановления Белоруссии. С 1947 по 1950 г. минчане сумели построить 3825 автосамосвалов. В 1951 г. началось производство грузового автомобиля МАЗ-200 с бортовой платформой и седельного тягача на его базе МАЗ-200В.



1



2



3

1. Автомобиль-самосвал МАЗ-205 (1948 – 1955) трудился на всех крупных стройках коммунизма. Фото из архива А.С. Исаева

2. Рефрижераторы ЧАР-1-200 на шасси МАЗ-200 выпускались с 1962 по 1965 г. Черкесским заводом холодильного оборудования. Фото из архива А.С. Исаева

3. Автомобили-самопогрузчики с наклоняющейся платформой для транспортировки крупногабаритных контейнеров на шасси МАЗ-200. Изготавливались с 1962 по 1970 г. автокомбинатами Главмосавтотранса. Фото автора



1. Седельный тягач МАЗ-200В с полуприцепом-фургоном и прицепом-фургоном для дальних междугородных перевозок грузов, требующих защиты от атмосферных воздействий, готовился к производству в начале 60-х гг. Фото из архива Ю.А. Долматовского



2. Седельные тягачи МАЗ-200В с полуприцепом МАЗ-5215 В выпускались с 1953 по 1959 г. и были основным подвижным составом на междугородных перевозках. Фото из архива А.С. Исаева



3. Двадцатипятитонный автопоезд, состоящий из двух полуприцепов МАЗ-5215 В. Такие автопоезда изготавливались Главмосавтотрансом с 1959 по 1966 г. Фото из архива А.С. Исаева



4. Тяжелые автомобильные краны К-53 на шасси МАЗ-200 выпускались с 1960 по 1966 г. Одесским автокрановым заводом. Фото автора

Конструкторы и технологи создавали новые модификации автомобилей. Так, появилась модель МАЗ-200Г, оснащенная решетчатыми бортами и откидными скамейками в кузове. Седельные тягачи МАЗ-200В буксировали большое количество панелевозов КМ-24, УПП-9М, УПП-12, перевозивших стеновые панели и бетонные блоки, из которых затем строились знаменитые «хрущевки». Водители первого автокомбината Главмосавтотранса Иван Ничего и Борис Чаплиев задались целью увеличить производительность труда и установили на свой обычный МАЗ-200В вместо четырехцилиндрового дизеля «ЯАЗ-204» шестицилиндровый дизельный двигатель «ЯАЗ-206А» мощностью 160 л.с. от автомобилей ЯАЗ-210, что позволило буксировать еще один прицеп, трансформирующийся из обычного полуприцепа МАЗ-5215 введением подкатной тележки. Общая грузоподъемность такого автопоезда составила 25 т. Новый почин был подхвачен, экономия горючего и металла оказалась достаточно высокой, хотя тяжелый автопоезд проигрывал в скорости. Груженный, скажем, кирпичом МАЗ-200В с двумя прицепами мог двигаться со скоростью не более 30 км/ч. Но это никого не останавливало, и на улицах Москвы, особенно на строящемся в начале 60-х Новом Арбате, натужно ревя моторами, двигались тяжеловозы с бетонными плитами, керамзитом и кирпичом.

Крупносерийного промышленного производства специализированных полуприцепов тогда в СССР не существовало, лишь Минский автозавод выпускал бортовой полуприцеп МАЗ-5215 для своих седельных тягачей, поэтому на его шасси автотранспортные предприятия строили специализированный подвижной состав своими силами. Так, на автокомбинате №2 Главмосавтотранса в течение 60-х выпускались самосвальные полуприцепы АСП-14 грузоподъемностью 14 т и АСП-20 грузоподъемностью 20 т для седельных тягачей МАЗ-200В с двигателем «ЯАЗ-206».

В 1956 г. на Минском автозаводе было освоено производство небольшими сериями автомобиля-самосвала МАЗ-506 с боковой и задней разгрузкой, который мог работать с самосвальным прицепом. Однако таких машин не хватало, и автохо-

зяйства создавали подобные самосвалы на базе обычных МАЗ-205. Последние работали на всех крупных «стройках коммунизма» вместе с ЯАЗами и МАЗ-525.

Молоко из дальних колхозов и совхозов в Москву доставлялось в автоцистернах АЦ-8 на шасси МАЗ-200, для междугородных перевозок промышленных товаров намечалось создание целого семейства автоприцепов-фургонов МАЗ-5217, однако после начала производства подобных полуприцепов на Одесском автосборочном заводе от этого проекта отказались.

МАЗ-200 использовался для монтажа передвижных автомобильных кранов грузоподъемностью от 5 до 12 т, такие автокраны относились к тяжелым и использовались на строительно-монтажных работах с большим объемом перегрузочных операций. Шасси МАЗ-200 стало базой и для мощных пожарных автоцистерн, участвовавших в тушении пожаров на нефтехранилищах. Самая длинная советская механическая пожарная лестница АЦЛ-45 тоже устанавливалась на удлиненное шасси МАЗ-200.

Автомобили-вездеходы МАЗ-501 вывозили лес с лесоразработок в Сибири и на Дальнем Востоке, военные вездеходы МАЗ-502 транспортировали личный состав Советской Армии и стран Варшавского договора. МАЗ-200 успешно продавались во многие иностранные государства. Всесоюзное внешнеторговое объединение «Технопромимпорт» печатало красочные проспекты, рассказывающие о преимуществах тяжелых советских дизельных грузовиков. Очень много минских грузовиков эксплуатировалось в Германской Демократической Республике, в Монголии, на Кубе. В Финляндии автопоезда с тягачами МАЗ-200В, оснащенные английскими дизелями «Перкинс», на равных конкурировали с прославленными «лейландами» и «магирусами».

Но время шло, и послевоенный минский грузовик, созданный в древнем Ярославле, неумолимо старел. С 1962 г. завод освоил производство переходной модели МАЗ-200П с дизельным двигателем «ЯМЗ-236». А конструкторы в это время работали над совершенно новым грузовиком с кабиной над двигателем МАЗ-500, первые опытные образцы которого были собраны в ноябре 1958 г. На ярославском заводе специально для этой машины был сконструирован шестицилиндровый У-образный дизельный двигатель «М3-236», серийное производство которого началось в октябре 1961 г. Модернизированные МАЗ-200П собирались до конца 1965 г., когда им на смену пришел МАЗ-500.



1. Пожарные автоцистерны АЦ-30 (205) модели «ЦГ» строились на шасси автосамосвала МАЗ-205 с 1962 по 1966 г. Торжокским заводом противопожарного оборудования. Фото автора



2. 45-метровая пожарная лестница АЛМ-45 (200) модели «ЛА» на шасси МАЗ-200 изготавливалась с 1961 по 1964 г. Торжокским заводом противопожарного оборудования Московского Совнархоза. Фото автора

Технические характеристики автомобиля МАЗ-200

Годы выпуска	1947 – 1965	
Число мест в кабине	3	
Грузоподъемность, кг	7000	
Двигатель, тип	«ЯАЗ-204» двухтактный дизель с непосредственным впрыском и прямоточной продувкой	
Число цилиндров	4	
Рабочий объем, см^3	4,650	
Степень сжатия	16,0	
Мощность, л.с.	110	
Число передач	5	
Главная передача	цилиндрическая пара	
Размер шин	12.00-20	
Длина, мм	7620	
Ширина, мм	2650	
Высота, мм	2430	
Внутренние размеры грузовой платформы:	длина, мм 4500	ширина, мм 2480
Высота бортов, мм	600	
Колесная база, мм	4520	
Колея колес:	передних, мм 1950	задних, мм 1920
Собственная масса в снаряженном состоянии, кг	6400	
Максимальная скорость, км/ч	65	
Расход топлива, л на 100 км пути	30	
Количество построенных шт.	76 880	

Дмитрий ЗЛЕНКО

гараж на колесах

Вряд ли найдется представитель сильного пола, не желающий провести выходные на трибуне гоночного трека. Разве можно променять рев мотора, запах жженой резины и огромное количество адреналина на пресловутые «шесть соток»? Конечно, нет... Для большинства это не просто увлечение, это образ жизни. Любители гонок часами могут надоедать своими рассказами о мире автоспорта. Один мой знакомый, фанат автогонок во всех их проявлениях, долгое время надоедал мне своими доводами на предмет того, что спортмашины добираются до мест соревнований своим ходом... Брехня! Для транспортировки гоночных машин в каждой команде имеется тягач. И еще, как минимум, два-три грузовика для перевозки запчастей, спецоборудования и, конечно же, членов команды...



Грузовики, а вернее, прицепы, гоночных команд условно можно разделить на две группы: первые – это те, что перевозят гоночные авто, вторые – это те, что перевозят членов команды и спецоборудование для ремонта. В прицепах первой группы нет ничего необычного, кроме задней стенки, которая представляет собой своеобразный лифт,для подъема спорткара. В стандартный прицеп умещается две машины, причем в полуразобранном состоянии. То есть перед транспортировкой с них нужно снять передние и задние бамперы, антикрылья, спойлеры... После того как авто погружены, им под колеса ставят противооткатные башмаки или же пристегивают цепями. Для рационального использования места в прицепе его потолок оборудуют полками, где хранят



автомобильную обувь на все погодные случаи жизни. Крупные команды, у которых более двух автомобилей, для транспортировки закупают открытые двухэтажные прицепы (на таких с заводов перевозят новые автомобили).

– Да ну что вы! Гоночные авто ни в жизнь не доберутся самостоятельно до места проведения гонок, – говорит Леонид, автомеханик одной из гоночных команд. – Они очень нежные. Чтобы накрыть подвеску, достаточно пару раз поймать на дороге выбоины, и все – о гонках можно забыть. И силовой агрегат, кстати говоря, тоже очень нежный. После каждого этапа, а то и чаще приходится его перебирать. Износ огромный. И теперь представьте, во что превратится двигатель, если один этап соревнований проходит в Твери, а другой – в Питере. Он «сдохнет» на полпути.

Прицепы для перевозки оборудования и членов команды разбиты на два отсека. Первый – служит как раз для ремоборудования (в принципе ничего необычного: полочки, шкафчики...), второй – для команды. В жилом отсеке есть практически все для комфортного проживания трех – пяти человек: два раскладных дивана, обеденный стол, холодильник, рукомойник, шкаф для посуды, телевизор с видеомагнитофоном, радио... для полного счастья не хватает лишь туалета.

–...Вот полюбуйтесь! Это наш «Черномырдин», – с горечью восклицает автомеханик, указывая на «Фольксваген-Поло» серебристого цвета, у которого капот и передние крылья действительно черные. – Димка Певцов вчера на тренировке в ограждение влетел. Сам-то, слава Богу, не пострадал, а вот машину покалечил сильно. Я думал, что нам ее не удастся восстановить к сегодняшнему дню. Но, как видишь, успели. Только на покраску времени не хватило...

...По обе стороны прицепа натягивают своеобразные шатры, под которыми и колдуют механики, доводя машины до ума. Это настоящий автосервис. Здесь делают все виды работ: начиная с прокачки тормозов и заканчивая восстановлением и покраской кузова.



– Ключ на девятнадцать. Еще один на двадцать два, – доносятся отрывистые фразы из-под автомобиля. – Масленку. Тряпку... – Через некоторое время появляется запятнанный маслом механик и с кривой улыбкой на лице докладывает пилоту: – Ну ничего, Володь, жить будет. Ты только на обочину больше не высовывайся, а то опять накроешь.

...Машины выстраиваются перед стартом, а механики, взяв по бутылочке пива, идут отдыхать в уютную комнату прицепов. Им необходимо хоть чуть-чуть отдохнуть, поскольку после окончания заезда им предстоит опять часами напролет копаться в кишках автомобилей...







INTERNATIONAL

От жатки до магистральных тягачей

Александр Новиков

Все началось с того, что в середине девятнадцатого столетия американский гражданин по имени Сайрус Х. Мак-Кормик изобрел первую в стране жатку, пригодную для практического использования.

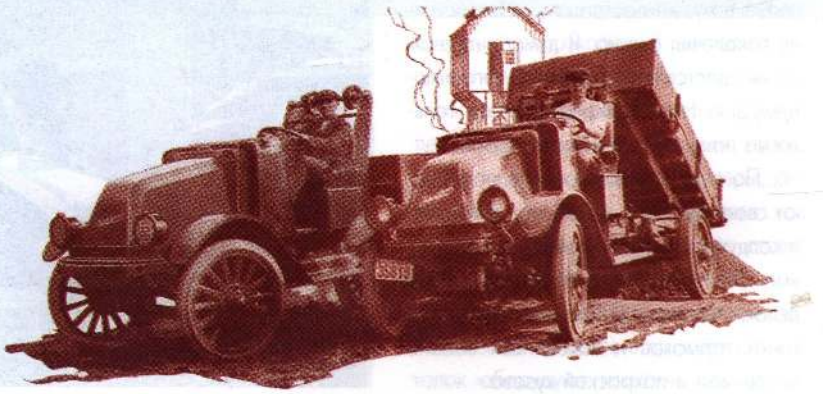


1. Panel Express 1912 г. – еще телега с мотором, мало чем отличающаяся от самого первого Auto Wagon 1907 г.

Фабрика по выпуску таких агрегатов была построена в Чикаго к 1892 г., и с этого момента несложному по сегодняшним стандартам, но такому полезному устройству начал сопутствовать повсеместный успех и не только в Америке, но и в Европе. Дошло даже до того, что французское правительство наградило изобретателя Мак-Кормика орденом Почетного Легиона – честь, которой не удостаивался до того ни один иностранец. Жатки Мак-Кормика шествовали по миру, и вскоре их производство развернулось повсюду, вызывая конкурентную борьбу.

Обострение конкуренции вынуждает Мак-Кормика объединить свои силы с четырьмя другими предприятиями подобного профиля. Таким образом, в 1902 г. возникает акционерное общество по производству сельскохозяйственной техники под наименованием International Harvester (International – по-английски означает «международный», а Harvester – «жатка», производное от слов «жатва», «урожай»). Во главе нового объединения встает сын Сайруса Х. Мак-Кормика – Сайрус Мак-Кормик-младший. С его разрешения в производственную программу компании вводится грузовой автомобиль. Машину спроектировал молодой инженер Эдвард Джонсон. Правда, когда Мак-Кормик-младший давал ему задание на создание грузовика, он оговорил, что это должен быть грузовик, рассчитанный на фермеров – то есть попросту телега с мотором. И именно таким пошел в производство в 1907 г. первый автомобиль Inter-national. С этой поры и на долгие годы за всеми автомобилями International закрепилась репутация «крестьянских», хотя компания в скором времени освоила производство грузовых автомобилей всевозможных типов.

Своим внешним видом первый International действительно напоминал обычную телегу, только без оглоблей: огромные деревянные колеса, эллиптические рессоры, водительское сиденье, напоминающее «облучок». Перед облучком торчала рулевая колонка, слева из-под телеги виднелась заводная рукоятка (двигатель находился под сиденьем в пределах колесной базы), а возле

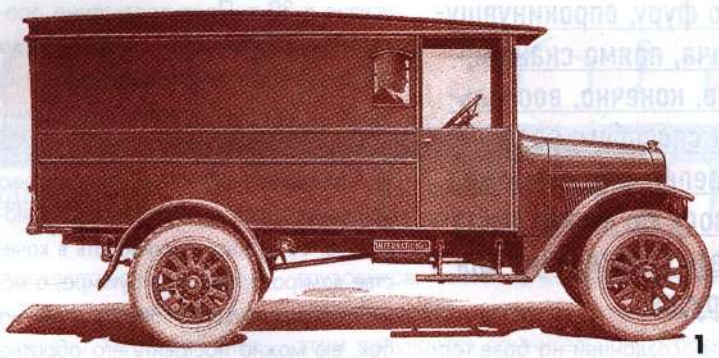


2. Два самосвала с современными гидравлическими подъемниками кузова модели «41» 1920 года пока щеголяют грузолентами, хотя на них уже использовался двойной редуктор заднего моста

задних колес явственно виднелись цепи их привода. В 1907 г. даже не у всех легковых автомобилей имелась карданная передача, а грузовики с карданным приводом были огромной редкостью. После того как первый International прекрасно себя зарекомендовал, появилась новая модель «F», грузоподъемностью в одну тонну. У нее был вполне приличный и современный вид: покатый радиатор, как у французских Renaut, дощатая кабина, смахивающая, правда, на огородную будку, и даже борта вдоль грузовой платформы.

После окончания первой мировой войны совершенствование конструкции грузовых International продолжалось с учетом военного опыта, а модели двадцатых годов с их шестицилиндровыми силовыми агрегатами вполне соответствовали стандартам того времени как конструктивно, так и по эксплуатационным качествам. Вполне обычным был и их облик: угловатые кабины с козырьками, круглые штампованные крылья глубокой вытяжки, классическое шасси с неразрезными мостами на продольных полуэллиптических рессорах. Фермерам и остальным желающим предлагалась стройная гамма моделей от небольших полутонных пикапов и фургончиков до солидных шеститонных тяжеловозов. А с 1934 г. в этой последней, тяжелой серии – она именовалась «С» – появились и седельные тягачи с полуприцепами для дальних перевозок.

В 1937 г. дебютировало новое семейство автомобилей International серии «D», имевшее цельнометаллические кабины с округлыми формами, крыльями, глубоко охватывающими колеса, и заостренными к переду капотами. Постепенно совершенствуя эту серию, компания продержала ее на производстве вплоть до 1950 г. В нее входили две машины грузоподъемностью 500 кг (D-2 и D-5), однотонная «D-15», полуторка «D-30», двухтонная модель «D-35» и 2,5-тонная «D-40».



1. Развозной фургончик на шасси серии «S» 1929 г. оборудован пневматическими шинами, карданным приводом ведущих колес и четырехцилиндровым двигателем с Г-образной головкой блока.

Затем шли 4-тонная «D-50», промежуточная «D-60», бравшая на борт 4,5 т груза, и 6-тонный грузовик «DP-70». Выпускались их модификации с колесной формулой 6x2 и 6x4. Автомобили этого семейства близко напоминали друг друга внешне и по агрегатам и деталям: у всех были шестицилиндровые двигатели, 4- и 5-ступенчатые коробки передач, задние мосты типа «бандж».

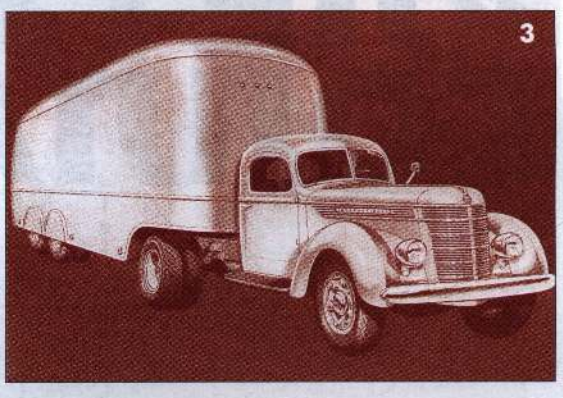
Параллельно продолжалось развитие типажного ряда «С». Уже в 1936 г. появилась первая модель с кабиной над двигателем, первый тяжелый карьерный самосвал и трехосный 16-тонный автомобиль. Для нужд мелких торговцев с 1937 г. начинается выпуск развозных фургончиков с вагонной компоновкой под маркой «Метро».

С началом второй мировой войны фирма переключается на выпуск армейских грузовиков по заказам министерства обороны США. В основном это машины «М 2-4» и «М 5-6», которые получала морская пехота США, однако определенное количество таких машин было поставлено по ленд-лизу в СССР. Основную массу составляли переднеприводные трехосные машины «М 5-6», которые использовались в качестве армейских тягачей. В тыловых частях США можно было также встретить седельные тягачи «М-461» и бортовые грузовики серии «КР». Позднее машины этой серии стали прообразами советских ЗИС-150 и ЗИС-152.

Продолжение в следующем номере



2. Серия «Д» дебютировала в 1936 году, седельные тягачи «Д-50» с полуприцепами-фургонами обтекаемой формы пользовались большим успехом у американских грузоперевозчиков.





3. Седельные тягачи «КВ-67» с алюминиевыми полуприцепами-фургонами и дизелями Diamond мощностью 180 л.с. доставляли грузы между городами и штатами в 1947 – 1950 гг.

4. Автомобиль-самосвал серии «К» 1947-1950 гг. пользовался большим спросом у перевозчиков сыпучих грузов.

Иллюстрации для этой статьи были любезно предоставлены Николаем Александровичем Абрамовым.

«ЛЕТУЧИЙ» ГОЛЛАНДЕЦ ПРИДЕТ НА ПОМОЩЬ

Дмитрий ЗЛЕНКО

Вытащить груженую фуру, опрокинувшуюся в кювет, – задача, прямо скажем, не из легких. Можно, конечно, воспользоваться дедовским способом: разгрузить ее и силами крепеньких мужичков вернуть авто на дорогу. Но можно поступить проще – вызвать спецтехнику для эвакуации большегрузов...

Эвакуатор, созданный на базе голландского DAF-3600, необходим в любом дорожно-коммунальном хозяйстве. Он оснащен двумя лебедками (большой и малой), которые рассчитаны на нагрузки в 20 и 10 т соответственно. С приобретением опыта работы на лебедках, можно суммировать их тоннаж. Скажем, если фура весит 28 т, то можно синхронизировать лебедки (вручную) и получить тяговое усилие в 30 т. Противооткатные опоры незаменимы в тех случаях, когда приходится вытягивать кого-нибудь из кювета. Без них велик риск самому там оказаться.

Установка с четырьмя клыками, что находится сзади, весьма многофункциональна. Ее можно использовать в качестве домкрата, жесткого буксира, а если грузовик оказался опрокинутым на бок, ею можно поставить его обратно – на колеса.

Сбоку имеется манипулятор, длина стрелы которого 8 м. А грузоподъемность на полном вылете аж 800 кг. Имея такую вещицу, можно ворочать искореженные автомобили как заблагорассудится. Но и это еще не все особенности манипулятора. Затратив 10 минут, щупальцу манипулятора можно превратить в ножницы.



А в остальном DAF-3600 мало чем отличается от своих собратьев. Тот же 6-горшковый рядный 360-сильный двигатель. Тот же подруливающий средний мост (правда, несмотря на это, по словам Андрея, грузовик не особо поворотлив). Та же 16-ступенчатая КПП... По-европейски не прожорлив – по трассе кушает примерно 35 л на сотню. Однако работа с установками увеличивает расход топлива до 55 – 60 л, что не очень-то сочетается с топливным баком объемом всего лишь 160 л.



– Однажды пришлось срезать искореженные кабины с двух грузовиков, которые «поцеловались», что называется, лоб в лоб, – рассказывает Андрей, водитель DAF-3600. – Картина страшная. Два зажатых водителя в изуродованных до неузнаваемости кабинах. Самостоятельно выбраться не могут. И медики не в состоянии к ним подлезть для оказания помощи. Ребята из Службы спасения застряли в пробке, поэтому пришлось обходиться своими силами. Поставил ножницы, срезал кабины. Затем поставил обратно щипцы и убрал эту груду металлолома...

Потребность в такой технике диктует сама жизнь. К сожалению, из-за своей дороговизны популярностью в России она не пользуется. Однако хочется верить, что, случись, не дай Бог, в дороге какая-нибудь беда, помощь себя долго ждать не заставит.

Когда некого винить

Человек устроен так, что предпочитает учиться на своих ошибках.

Пока он на себе лично не испытает последствия и на своей «шкуре» не почувствует результат тех или иных поступков, убедить его, а особенно нашего человека, тяжело. Публикуя цикл фотографий про аварии, мы ставим целью не заманить читателя эффектными картинками, а напугать его (в хорошем смысле слова) последствиями этих аварий и, если возможно, указать на их причины. Может, эти кадры и заставят нас подумать, прежде чем что-то предпринять.

В начале июля многие водители в течение нескольких дней могли видеть на МКАД аварию автопоезда, принадлежащего одной из крупнейших транспортных компаний Европы. Пробив ограждение, фура завалилась в кювет. Причина же аварии в том, что на ходу лопнула передняя шина. Вины водителя в этом происшествии, видимо, нет. Одну из богатейших транспортных фирм также нельзя заподозрить в экономии на колесах. Скорее всего, произошел один из тех редких случаев, когда некого винить.

Взрыв на ходу передней покрышки часто становится причиной тяжелейших аварий не только легковых автомобилей, но и грузовиков. Часто на машинах, эксплуатирующихся у нас, приходится видеть донельзя изношенную резину. Экономия на этом получается сомнительная, а последствия самыми тяжелыми. Ввиду нашей нищеты водители и хозяева машин часто ставят на грузовики восстановленную (наварную) резину. На задних осях это оправданно, но на переднюю ось опытные водители устанавливают только новые покрышки. Даже гарантии мастерских, восстанавливающих резину, не могут их убедить поставить «наварку» на «передок». Ведь фирмы, торгующие восстановленной резиной, дают гарантию на колесо, но не на груз и жизнь водителя. Не так ли?





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:

№4, 2001 **№5, 2001** **№6, 2001**

В количестве **экземпляров каждого номера.**

ПЛАТЕЖНОЕ ПОРУЧЕНИЕ № ___ _____ (Дата) почтой (Вид платежа)

Сумма прописью _____ рублей 00 копеек.

ИНН	Сумма	
Плательщик	Сч. №	
	БИК	
Банк плательщика	Сч. №	
Сбербанк России г. Москва	БИК	044525225
Банк получателя	Сч. №	30101810400000000225
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

образец

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 на II полугодие ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ!

УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА ЧАСТНОГО ЛИЦА

Ф.И.О. _____

Индекс _____ Область _____

Город _____ Улица _____

Дом _____ Корпус _____ Квартира _____

Контактный телефон _____

E-mail _____

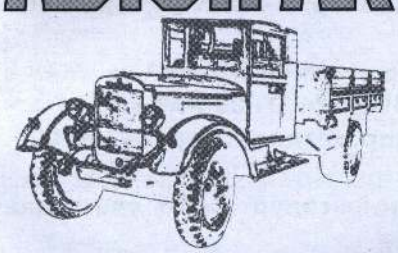
Прошу оформить подписку на следующие номера:

№4, 2001 ☐ №5, 2001 ☐ №6, 2001 ☐

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

Для частных лиц, чтобы подписаться 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



ТОО фирма «Таис»
получатель платежа

Расчетный счет 40702810138350100066
в Сбербанке России, Вернадское ОСБ №7970/01692 , г. Москва
наименование банка

корреспондентский счет № 30101810400000000225

БИК 044525225

Идентификационный № 7732023552

Фамилия, и.о., адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с №___ по №___ в кол-вс ___ экз.		

Кассир Плательщик

ТОО фирма Таис
получатель платежа

Расчетный счет 40702810138350100066
в Сбербанке России, Вернадское ОСБ №7970/01692 , г. Москва
наименование банка

корреспондентский счет № 30101810400000000225

БИК 044525225

Идентификационный № 7732023552

Фамилия, и.о., адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Автотрак» с №___ по №___ в кол-вс ___ экз.		

Квитанция Кассир Плательщик

образец

БЛАНК АВТОТРАК

объявление

Для ответа телефон или иной способ связи

Частные объявления публикуются бесплатно и принимаются только на фирменном бланке. Вырежьте бланк по пунктирной линии, приклейте на почтовую открытку или положите в конверт и отправьте к нам. Адрес редакции: 119633 Москва, а/я 117, Автотрак

ПРО-ДАЮ

● Вольво-F12, 90 г.в.,пр. 670 тыс.км+п/прицеп Кайзер, 92 г.в., 3 оси, пневмо, тент, 84 куб. Т. 268-08-84, Т. 464-56-38

● Вольво-FH12, 3-осный, термо, 12 тонн, ленивый мост, автономка, 89 г.в., из Дании. Т. 485-53-39

● Вольво-FH12-380 95 г.в., белый, 300 тыс. км, 100% там., моск. учет, лицензия, пропуск в центр, 29000 $, торг. Т.746-09-03

● ГАЗ-2217, Соболь Баргузин, купе, люкс, 99 г.в., зеленый сад, сигнал., ц. замок, антикор., подкрылки, фаркоп, кенгурин, компл. зим. рез., 4.9 тыс. $. Т.8-902-681-61-82

● ГАЗ-3302, тент, 2000 г.в., дв.406, пробег 9000 км, сафари, 5-ступ. КПП, 3-местный, в отл сост., 1 хозяин, 3.9 тыс.$. т. 782-25-81

● ГАЗ-33021, Газель-тент, 99 г.в., серый, дв.402, 5-ст.КПП, пробег 90 тыс.км, в хор. сост., 2600$. Т. 184-40-90, днем. Т. 184-54-86, днем.

● ДАФ-400, 91 г.в., микроавт, оранж, 2.5 дизель, спарен.колеса, снят с учета, 1.9 тыс.$. т. 338-95-27

● ДАФ-95-400, 96 г.в., белый, 482 тыс.км реальный, 4х2, АБС, автономка, евро 2, новая резина, сост. идеальное, 100% таможня. 28000 $. Т.8-902-161-59-95

● ДАФ-95/350, 90 г.в., бортовой тент+прицеп Джумба, 84 г.в., тент, 104 куб.м, 17 тыс.у.е. Т. 435-50-66

● ЗИЛ-133ГЯ, 85 г.в., бортовой, длинномер., система КАМАЗ, после кап.ремонта, идеал.сост., 3000$, торг. Т. 476-74-78

● ЗИЛ-431412, 94 г.в., мебельный фургон, голубой, удл. база, негнилой, нержавый, а/м и будка в оч.хор.сост.,2550$, торг. Т. 154-07-86, Т. 456-15-62

● ЗИЛ-43314, фургон 5м, 94 г.в., пробег 80 тыс.км, подогрев дв., бензин, ТО, 2700$. Т. 400-17-00 с 10 до 22 ч.

● ЗИЛ-5301, бычок изотерм., будка 97 г.в., пр. 60 тыс.км, 19 куб.м, в хор.сост., продаю 4.2 тыс.$ или меняю на легковую а/м. Т. 121-62-00 Т. 8-903-766-18-99

● ЗИЛ-5301 АО, 96 г.в., белый, мебельный фургон, треб.косм.ремонт, 4000$,торг. Т. 751-42-95. Т. 8\90650-01-95

● Ивеко-Евротех,96 г.в., 360 тыс.км, Вебасто, спойлера, синий, выс.кабина, без пробега по России, 19 тыс.$,торг. Т. 102-80-07

● Интер-9700, 90 г.в.. желтый, 600 тыс.км, п/прицеп-рефриджератор Грейт Дан-Хоу, ТК СБ 2 ДИ автомат, 84 куб.м., 13.8м, синий мет. Т.979-27-35

● Интернейшнл-9700, 93 г.в., синий мет., 340 л.с., двиг.Катерпиллер, в отл.сост., фирм.ТО-2001, 16 тыс. $. Торг. Т 402-59-00

● КамАЗ-53212, 94 г.в., 100 т.км, нов.ЯМЗ-238 М2, б/п, кабина красная, кузов нов. МАЗ с тентом, г/п 10 т, 2 бака по 500 л, 2 запаски, нов.резина. 12000$,торг. Т. 364-59-92

● КамАЗ-5329, контейнер, 91 г.в., 10 т, на ходу, хор.резина, серый, 6000$. Т. 8-902-607-47-00 Анатолий

● КамАЗ-54118, 90 г.в., седельный тягач, холр тех.сост., мало эксплуат.,снятс учета для продажи, подмоск.учет, готов к работе. Т.8-910-403-66-35

● МАЗ-53366, 98 г.в., в экспл. С 99 г., 10 т, фургон обнинский, обшит фанерой, пробег 60 тыс.км, комплект спойлеров, АКБ и резина новые,срочно. Т. 300-88-28

● МАЗ-54321, Тутаевский, 360 л.с. ,95 г.в.,+п/прицеп Могилев, 82 куб.м, 95 г.в., в рабочем сост.,16 тыс. у.е., торг. Т.8-901-902-63-19,моб. –беспл., Т. 746-57-90

● МАЗ-54323, 90 г.в., с п/п Ванхуп 75 куб.м, 12 тыс.$. Т. 8-902-674-92-76, Т. 8-902-674-92-31

● МАЗ-54323, 93 г.в., тягач, антикор., подкрылки, комплект спойлеров, КПП, делитель, турбина чех., резина 50%, АКБ нов., снят с учета, 8.5 тыс.$. Т. 211-07-69, Т. 8-903-688-14-39

● МАЗ-64227, 86 г.в., хор.сост., кап.рем. силового агрегата 2001г., замена рамы, кабины в 98 г., п/прицеп МАЗ-9389, 40 фут., контейнер, 15 тыс.$. Т. 475-82-81

● МАН-19.372, седельный тягач, 92 г.в., синий, пневмоподвеска, литые диски, 2 спальных места, 650 т.км, Вебасто, 370 л.с., турбо-интеркулер, в России не работал, растаможен. Т. 768-99-71

● МАН-24332, 90 г.в., т.-синий, 750 т.км, 3 оси, пневмо, тент+прицеп, 2 оси, тент, пневмо, 120 куб.м, полностью кап.рем., 24 тыс.$, торг. Т. 395-83-27, Владимир

● Мерседес-1317, изотермич.фургон, 89 г.в., белый, пробег 100 т.км, дизель, г/п 8.5 т, микролифт, 100% таможня. Т. 967-71-59.Т. 551-23-88

● Мерседес-1735, тягач, 93 г.в., 560 т.км, белый, 350 л.с., + п/прицеп-рефриджератор Крона, 95 г.в.. 32 европалета, идеал.сост., 36000$. Т. 8-902-161-90-03

● Мерседес-1948, тягач, 90 г.в., 770 т.км, белый, пневмоподвеска, ЕКПП, спойлера, ретардо, автономка, центр.смазка, широкая кабина, 12.500$. Возможно с п/прицепом-термосом. Т. 969-87-05 Валера

● Мерседес-2433,90 г.в., синий,750 т.км, верх.спальник, 120 куб.м, прицеп 3-осный, центр.смазка, ABC, EPS, блок моста, автоном., нов.резина, 23000 $/ Торг при осмотре. Т. 383-97-77 с8-18.00

● Пежо-G5, Боксер, 83 г.в., дизель 2.5, вмшня, 7 мест, г/пас., 1.3 т, на ходу, 2 тыс.$. Т. 8-903-674-52-44, Геннадий

● Рено-Магнум-AE420,93 г.в., седельный тягач, серый мет., 730 т.км, 420 л.с., пневмоподвеска, Вебасто, литые диски, рация, в России не работал, таможня 100%. Т. 768-99-71

● Рено-Магнум-AE500, 93 г.в., красный, 700 т.км, 100% там., эл. Пакет, автономка, пневмо, ABS, кондиц.,+ п/прицеп Крон, 91 г.в., V-33 палета, пневмоподвеска, сдвиж. тент, ворота, 30000$. Т.139-56-69

● Рено-Премиум,седельный тягач, 97 г.в., из Франции 20.06.2001г.,100% таможня, пробег 435 т.км, пневмоподвеска, автоном.отопитель, кабина привилег. 24000$. Т. 969-49-95, Юрий

● Скания-112М, , 360 л.с., красный, пневмоподвеска, автономка, спойлер, 2 спалки, прицеп Юмба 95 куб, машина хор., срочно, недорого. Т. 8-902-186-53-80 беспл.

● Скания-113М,грузовик, белый, 91 г.в., 360 л.с., пневмо+прицеп Аккерман, 91 г.в., пневмо, 86 куб, нов.тент, хор.резина, TIR, отл.сост., моск.номер, 1 хозяин, 800 т.км. Т. 760-40-50

● Скания-142М,88 г.в., 3 осн.пневмо, нов.АКБ, подвеска, колодки, сцепление и др., на хор.ходу, машина в работе, 9 тыс.$Т. 723-52-52

● Полуприцеп Кесберер,84 г.в., 95 куб.м, тент, ворота, доп.бак, инст.ящики, все в отл. сост., срочно, недорого. Т. 444-52-31, Т. 8-903-765-73-40

● Полуприцеп Шмитц,91 г.в., 3-осный, тентованный, пневмоподвеска, центр.смазка, АБС, из Германии, в оч.хор.сост., растам. , 12000$.торг при осмотре. Т. 437-00-40,Т. 144-36-46

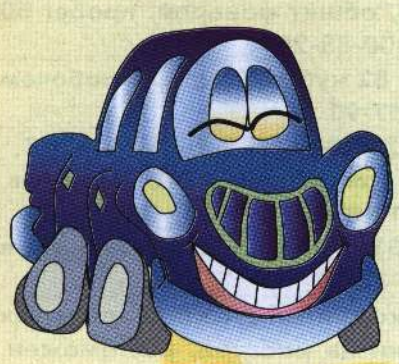
● Полуприцеп-рефриджератор Шмитц, 84 куб.м, 93 г.в., хор.сост., нов.резина, пневмосерв., снят с учета, 15 тыс.$.Т. 8-902-674-92-31

● Полуприцеп бортовой, длина 12.5 м, 90 г.в., по лицензии Фрюхауф,4.5 тыс.$ Т. 274-40-48

● Полуприцеп Krone, 92 г.в., пневмо, 86 куб.м, тент, АБС, из Германии, 100% таможня. Т. 536-58-52

● Полуприцеп-рефриджератор Шмитц,93 г.в., белый, установка SMX, термокинг, 33 палет, пневмоподвеска, 3 оси, АБС, ц.смазка, полетники, б/пробега по СНГ, из Англии. 22000$. Т. 8-902-687-88-98

АНЕКДОТЫ



Когда у нового президента США Джорджа Буша-младшего родилась дочь, демократы облегченно вздохнули.

●●●

Грузин сдает экзамен в ГАИ.

Ему показывают треугольник с красной каймой, где изображенлось:

– Что это за знак?

Грузин, подумав, отвечает:

– Звэри.

– Хорошо! И где он устанавливается?

– За сто мэтров до ГАИ.

●●●

Едет новый русский на джипе по улице, видит: два братка тащат третьего. Новый русский остановил машину:

– Братва, в чем дело, в натуре?

– Да ништяк все, просто братан свой «мерс» на ремонт поставил, а мы его теперь ходить учим...

●●●

Новый русский в книжном магазине просит продавца:

– Дайте мне ту книгу про дистрофиков.

Продавец удивленно:

– Какую книгу?

– Ну эту, «Унесенные ветром».

●●●

Звонит новый русский секретарше:

– Леночка, скажи, сколько в миллионе нулей?

– Шесть.

Новый русский кому-то мимо трубки:

– Ну вот, я и говорю, в двух миллионах – двенадцать! Думаешь, в натуре, считать не умею?

●●●

Для западного менталитета главное – достижение поставленной цели. Для восточного менталитета главное – процесс достижения поставленной цели. Для русского менталитета главное – постоянное обмывание процесса достижения поставленной цели.

●●●

Француз у русского спрашивает:

– Скажите, вот почему мы, французы, свою столицу зовем «Пар-р-и-и», а вы, русские,– «Пари-ж-ж-ж»?

Русский отвечает:

– Да у нас все через ж-ж-ж...

●●●

В ресторане:

– Официант, можно мне кофе?

– Я вам доктор, что ли, откуда я знаю, можно вам кофе или нельзя.

●●●

Старожила, прожившего 180 лет, спрашивают:

– Как вам удалось столько прожить? Наверное, не пили, не курили, по женщинам не бегали?

– Да, и это тоже. Но главное – я опоздал на «Титаник»...

●●●

Новый русский приехал на отдых в Дубаи. Съездил на все экскурсии, посмотрел город, но его дико распирает любопытство, как выглядят арабские женщины, насколько они красивы. А они, как на зло, все в парандже. В какой-то момент не выдержал. Проверил вокруг, нет ли поблизости арабских мужиков. Подбегает к одной. Поднимает паранджу. Потом задумчиво опускает. Стоит, думает:

– Да-а-а-а-а-а, какая гуманная нация.

●●●

На экзамене по праву:

– Профессор, между прочим, шпаргалка является моей собственностью, а вы ее изъяли без соблюдения соответствующей процессуально-правовой процедуры!

– Эх, молодой человек! Я же преподаватель, а не милиционер. Не могу же я, в самом деле, лупить вас по почкам перед тем, как забрать шпаргалку!

●●●

Вернулся дальнобойщик из рейса. Рассказывает жене, что случилось с ним в поездке:

– Заехал я в лес – нужду справить. Только собрался с мыслями, гляжу – медведь передо мной. Я давай от него бежать. Он за мной! Я быстрее – он за мной... Лезу на дерево – он не отстает. Выше, выше – он за мной. Потом КАК поскользнется, да КАК упадет... и разбился насмерть.

– Ой, Федя, – говорит жена. – Ты, наверное, испугался?

– Так если бы я не испугался, то на чем бы он поскользнулся?!

●●●

Ловит компания из трех человек такси:

– Слышь, шеф! До Внуково четверых за сотню подкинешь?

– Каких четверых? Вас всего трое.

– А ты не поедешь, что ль?

●●●

Для того чтобы с водителей содрать побольше денег за превышение скорости, инспекторы ДПС бегут с включенным радаром навстречу автомобилю.

●●●

Вбегает в аудиторию запыхавшаяся училка.

– Я к вам так спешила, что чуть ноги не сломала.

– Сломать-то не сломала, но погнула основательно, – отвечает один из студентов

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. Перовская, д. 1, тел. 306-9633, 306-9677

3. «Дом технической книги», Москва, Ленинский проспект, 40, тел. 137-6038

4. Киоск агентства «Труд-пресс», Москва, пересечение ул. Тверская и Настасьинский пер. (станция метро «Тверская»)

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, ЗИЛ, ГАЗ-Газель», МКАД, 34 км, тел. 388-7788

12. «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ, ЗИЛ, ГАЗ-Газель, шины всех марок», МКАД, 43 км, тел. 424-3466

13. «Шины», МКАД, 34 км

14. «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ», МКАД, 51 км

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, хозтовары. Киевское ш., 36 км, тел. 436-7225

22. Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ, Киевское ш., 74 км

23. «Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ», Киевское ш., 93 км, пос. Балабаново, торговый дом «Мария», тел. (843) 24-337

24. ООО «Еврофура», Киевское ш., пос. Балабаново

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 «Крона», маг. «Автозапчасти», Московская обл., Ступинский р-н, пос. Михнево, ул. Водопьянова, 17. Каширское ш., 80 км. тел. 8-264-69440, 8-264-75018

43. ООО «Драйв-СТ», «Автозапчасти 24 часа», шоссе Москва – Дон, 96 км

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. «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)

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. «Авто 49» Егорьевск, тел. 8-901-9043656

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, Авторемонтный завод, тел. (236) 2-2379

57. Автозапчасти МАЗ, КАМАЗ, Волоколамск, ул. Сергачева, 15

58. ООО «Спрут» «Автозапчасти», 58 км Симферопольского ш.

59. ЗАО «Галс-Трейд», «Автозапчасти 24 часа», Москва, ул. Хабаровская, д. 2, тел 468-1315

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., пос. Шереметьево, тел. 578-4359

64. Аэропорт «Домодедово»

65. ООО «Гранд», 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

АВТОПРАК

СЕРВИСНЫЕ СТАНЦИИ VOLVO TRUCK CORPORATION

Москва
«Евротраксервис»
119530 Москва
Очаковское шоссе, 32
Тел.: +095-7923790
Факс: +095-7923791
E-mail:head@eurotruckservice.ru

Москва
Автокомбинат №36
123373 Москва
ул. Василия Петушкова, 3
Тел.: +095-4915335
Тел./факс: +095-4919994
E-mail:volvoak36@cnt.ru

Солнечногорск
«Полярная звезда»
141500 Московская обл.
Солнечногорск
62-й км Ленинградского шоссе
Тел.: +095-9941345
+095-9941127

Санкт-Петербург
«Совавто-Санкт-Петербург»
196199 Санкт-Петербург
Витебский проспект, 3
Тел.: +812-2981114,
3270050
E-mail:cve@sovavto.spb.ru

Санкт-Петербург
«Техпортавтосервис»
198035 Санкт-Петербург
ул. Шотландская, 1
Тел.: +812-1149301
Тел./факс: +812-1149297
E-mail: tpas@lek.ru

Екатеринбург
«УралЭкоСервисТранс»
620066 Екатеринбург
Промышленный пр-д, 3
Тел.: +3432-490400, 491323
Тел./факс: +3432-414241
E-mail: uest@sky.ru

Нижний Новгород
«Тиропанефтранс»
603037 Нижний Новгород
ул. Федосеенко, 49
Тел.: +8312-226740
Тел./факс: +8312-224679
E-mail:tnt@volvo.nnov.ru

Волгоград
«Интеравтосервис»
400066 Волгоград
ул. Лавренева, 2 б
Тел./факс: +8442-788589
E-mail:volvoigs@vistcom.ru

Уфа
«ТехТранс»
450095 Уфа
ул. Майкопская, 5
Тел./факс: +3472-212041
E-mail: ufavolvo@ufanet.ru

Минводы
«Совтрансавтосервис-Минводы»
357314 Минводы
Промзона, 5-й км
Тел./факс: +87922-51355
E-mail:sservice@boka.cmw.ru

Орел
«Клубавто-центр»
302025 Орел
Московское шоссе, 175 а
Тел.: +0862-433524
Факс: +0862-433673
E-mail:clubauto@rekom.ru

Красноярск
«Кангин и К°»
660002, Красноярск
ул. 26 Бакинских комиссаров,
10 а
Тел.: +3912-632246
Факс: +3912-648945
E-mail: kangin@online.ru

Владивосток
«Волвладсервис»
690020 Владивосток
ул. Лермонтова, 5
Тел./факс: +3842-381303
E-mail: volvlad@mail.primorye.ru

Смоленск
Смоленское отделение АО
«Совинтеравтосервис»
216050 Смоленский р-н,
п/о Жуково
Тел./факс: +08122-22734, 22719
E-mail: sosias@sci.smolensk.ru

Калининград
236034 Калининград
ул. Дзержинского, 242
«Континел Трак Сервис»
Тел: +0112-441733
Факс:+0112-441881
E-mail:trucksvc@kaliningrad.ru

Челябинск
454080 Челябинск
Свердловский проспект, 28
«МастерТракСервис»
Тел./факс: +3512-359570
E-mail:vadim.zeifert@chel.surnet.ru

Новосибирск
«Грузовой сервисный центр – ВТ»
630052 Новосибирск
ул. Троллейная, 85
Тел./факс: +3832-430954
+3812-257351
E-mail: volkov@tsc.omsk.su

Тольятти
«АВТ Сервис»
445043 Тольятти
Южное шоссе, 8
Тел./факс: +8482-390968, 381933
E-mail: avtvolvo@attack.ru

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА VOLVO TRUCK CORPORATION В РОССИИ

Москва
125083 Москва
ул. Восьмого марта, 12
Тел.: +095-9611030
Факс: +095-9611032
E-mail:
volvotrucks.ru@volvo.com

Санкт-Петербург
191119 Санкт-Петербург
ул. Достоевского, 19/21
Тел.: +812-3273322
Факс: +812-3273426
E-mail:
yuri.smirnov@volvo.com

Нижний Новгород
603000 Нижний Новгород
ул. Маслякова, 5,
офис 49
Тел.: +8312-341800
Факс: +8312-342290
E-mail: volvot@kis.ru

Новосибирск
630049 Новосибирск
Красный проспект, 184,
офис 607
Тел./факс: +3832-164595
Факс: +3832-209060
E-mail: volvonsk@nov.net

Калининград
236040 Калининград
ул. Черняховского, 6
Тел.: +0112-434411,
Факс: +0112-436021
E-mail: volvo@vtc.koenig.ru

Челябинск
454021 Челябинск
ул. Молодогвардейцев, 34
Тел.: +3512-185703
Факс: +3512-186292
E-mail:
vadim.zeifert@chel.surnet.ru

VOLVO

Volvo Truck Corporation