ПЕРВЫЙ НА ДОРОГЕ

6+

№ 11 (103)
ноябрь 2012

Распространяется бесплатно

ГРУЗОВОЗ

ИНФОРМАЦИОННАЯ ГАЗЕТА АВТОМОБИЛИСТА

Особенности национальных грузоперевозок
стр. 10–11

Аккумулятор любит ласку, чистку и ... десульфацию!
стр. 12–13

Быт или не быт – вот в чем вопрос...
стр. 14–15

Кто и почему охотится на водителей?
стр. 18

Дорога в облака
стр. 22–23

Зимники Якутии
стр. 24–27

УЖЕ В ПРОДАЖЕ!

ROSTAR
RESEARCH-AND-PRODUCTION ASSOCIATION

РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО АВТОКОМПОНЕНТОВ

асбестосодержащие и безасбестовые
сверлённые и расточенные
укомплектованы заклёпками

Приобрести деталь можно как в количестве одного экземпляра, так и комплектом по 2, 4 или 8 штук в упаковке.

www.rostar.biz

гарантия 12 МЕСЯЦЕВ

НАКЛАДКИ БАРАБАННОГО ТОРМОЗА
для а\м КАМАЗ, УРАЛ и МАЗ

реклама

Добрый день, уважаемые читатели!

Вот и пришла зима – для кого-то она, как обычно, наступила «нежданно», ну, а кто-то, вероятно, к ней сумел подготовиться. А что самое важное для водителя зимой? Чтобы погода благоволила, дороги чистили и… разумеется, чтобы аккумулятор работал! Наша газета решила поделиться с вами секретами о том, как сберечь зарядное устройство автомобиля. Автор материала Владислав Ронин утверждает: аккумулятор любит ласку и только ласку!

Шутки шутками, а ведь позаботиться надобно не только об автомобиле, но и о себе! Как организовать питание в дороге, что нужно, для того чтобы комфортно чувствовать себя в кабине, и главное – чего не хватает на стоянках и в мотелях для дальнобойщиков – об этом читайте также в нашем сегодняшнем номере.

Если уж поселилась в голове заядлого автомобилиста какая-нибудь творческая идея, то ее ничем не выгонишь. Чтобы убедиться в этом, мы предлагаем вам познакомиться с семьей из Германии, построившей на базе грузового шасси настоящий бревенчатый дом. Тут тебе и колеса, и ни с чем не сравнимый комфорт! А вот водителю из Удмуртии Андрею Чернову кабины грузовика в качестве «дома» оказалось мало, и теперь он не столько колесит по дорогам, сколько покоряет небесную высь.

Что мало радует, так это система автоперевозок в нашей стране: отечественная логистика пока что не поддается никакой… логике! (Прошу прощения за каламбур). Но и в этой бочке дегтя мы решили найти ложку меда: если о проблеме заговорили, то по крайней мере есть шанс, что рано или поздно будут найдены и способы ее решения.

Тем же, кто ждет от нашей газеты сюрпризов, предлагаем оценить дебют нашего нового автора – Альбины Сысоевой, больше десяти лет она вместе с мужем-дальнобойщиком «моталась» по зимникам Якутии. В ее рассказах - умных, глубоких, щедро сдобренных яркими красками, – сквозит бесконечная любовь к Северу, ее природе, к людям.

«Счастливые – не воруют!» - говорит Альбина, подразумевая при этом еще и то, что миром движет только добро. Поэтому будьте счастливы, умейте дарить тепло, и оно вернется вам сторицей!

Главный редактор
Алсу Фатыхова

Газета «Грузовоз»: доступнее, ближе, контактнее!

Хотите получать информацию из первых рук и как можно больше знать о производителях запчастей для грузовиков? Не можете остаться равнодушными к тому, что происходит на российских дорогах и в сфере грузоперевозок? Любите передавать и получать приветы от друзей и близких? Станьте полноправным создателем газеты «Грузовоз» и вместе с редакцией сделайте «Грузовоз» еще интереснее и содержательнее.

ВЕСТИ С ТРАССЫ

Водителю-дальнобойщику, исколесившему не одну тысячу километров дорог, всегда есть о чем рассказать. Он многое видит, знает, встречает разных людей, и у него в запасе всегда множество удивительных, веселых и необычных историй. Именно для дальнобойщиков в нашей газете мы открыли рубрику «Народные новости». Присылайте свои истории и фотографии, рассказывайте о ситуациях, свидетелями которых вы стали, и мы обязательно их опубликуем в нашей газете.

БУДЬ «В КОНТАКТЕ»!

Для тех, кто является активным пользователем Интернета, газета «Грузовоз» представлена теперь и в социальных сетях. Узнавайте новости, участвуйте в обсуждениях тем и наших конкурсах, а также размещайте фото, видео, ссылки и информацию в наших интернет-представительствах «Вконтакте» и Facebook.

Наш адрес «Вконтакте»: http://vk.com/public38480972

В «Facebook»: facebook.com/pages/Газета- грузовоз/409204332444644

НАМ ВАЖНО ВАШЕ МНЕНИЕ

От наших читателей мы ждем не только историй с трассы, заметок, но и предложений: о чем бы вы хотели узнать, к кому обратиться, какие рубрики необходимо ввести, на ваш взгляд, в нашу газету?

Главный редактор готов выслушать вас по телефонам: (8552) 76-02-24, +7 917-284-01-14. Писать можно по электронному адресу: gruzovoz-smi@yandex.ru. Будем рады видеть ваши сообщения «ВКонтакте» или Facebook.

Названы лучшие седельные тягачи и грузовики 2012 года в России

На Международном автотранспортном форуме (МАФ-2012) были подведены итоги конкурса «PROдвижение» на лучший коммерческий автотранспорт года в России.

В сегменте седельных тягачей места распределились следующим образом:

- «Лучший Седельный тягач года в России (малый класс)» MAN TGM 18240;
- «Лучший Седельный тягач года в России (средний класс)» МАЗ – 6430;
- «Лучший Седельный тягач года в России (большой класс)» Scania R730.

В сегменте грузового транспорта места распределились следующим образом:

- «Лучший Грузовик года в России (малый класс)» Fiat Ducato;
- «Лучший Грузовик года в России (средний класс)» VOLVO FMX;
- «Лучший Грузовик года в России (большой класс)» МАЗ 631705;
- «Лучший Грузовик года в России (особо большой класс)» IVECO Trakker.

Производителям машин были вручены Дипломы оргкомитета МАФ-2012.

Александр Кулигин, Московская область, водитель: *«Достойные машины. Теперь будем ждать, когда они появятся. Обидно, что среди лучших грузовиков России нет ни одного автомобиля отечественного производства».*

Импорт китайских машин в Россию увеличился вдвое

В течение ближайших лет импорт автомобилей в Россию из Китая существенно увеличится, считает генеральный директор ФГУП «НАМИ» (Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт) Максим Нагайцев.

«У них в планах на 13-ю пятилетку стоит цель, что к 2020 году каждый второй автомобиль, произведенный в Китае, должен быть продан за рубежом. Учитывая, что Россия становится ведущим европейским рынком, мы явно будем в списке атакуемых. Продуктовая линейка - это вещь гибкая. В один год могут быть одни приоритеты, в другой год - другие. В любом случае китайский автопром сегодня - это автомобили среднего и даже высокого класса», - считает Максим Нагайцев. По данным НАМИ, в 2012 году в Россию из Китая было ввезено порядка 100 тысяч машин, что в два раза превышает результаты прошлого года.

Сергей Чертанов, Иркутск, водитель: *«В Китае бываю очень часто. Они действительно ставят планы завоевать весь мир и целенаправленно движутся к этому. Жаль, что в нашей стране правительство ставит другие цели, а уж то, что мы практически потеряли отечественную автомобильную промышленность, даже говорить не хочется».*

Депутаты предложили неплательщиков алиментов лишать прав

Депутаты Госдумы предложили ввести временный запрет на управление транспортным средством в случае, если водитель является неплательщиком алиментов. Соответствующие изменения уже предложены для внесения в федеральный закон.

«Если сегодня у нас для лиц, которые не исполняют судебные решения в отношении алиментов, достаточно эффективной мерой является ограничение выезда за рубеж, то мы предлагаем ввести временное ограничение на управление транспортным средством», — говорится в заявлении председателя комитета Госдумы по вопросам семьи, женщин и детей Ольги Баталиной.

По ее словам, введение временного запрета на управление автомобилем заставит неплательщика более ответственно отнестись к ситуации и исполнить свои родительские обязанности: «Количество неплательщиков, которые выезжают за рубеж, достаточно ограничено, но машина сегодня есть практически в каждой семье, а учитывая, что владельцы, в основном, мужчины, то мы рассчитываем, что введение временного ограничения на управление транспортным средством заставит более ответственно исполнять свои родительские обязанности».

Autonews

Илья Дорошенко, Новосибирская область, водитель:
«Они там с ума посходили, в своей Госдуме. Я вот тоже алименты не плачу, но жене бывшей деньги всегда даю. Да и дочери помогаю. Разные ведь ситуации бывают, иногда и женщины виноваты, что семья распалась. Не пускать за границу, допустим, это одно. А вот лишать мужика заработка, если он водителем, скажем, работает всю жизнь – это другое. И такое решение нельзя принимать! У нас же работать некому будет!

Названы участники команды «КАМАЗ-мастер»

В спортивном центре «КАМАЗ-мастер» состоялась пресс-конференция, где были объявлены составы команд, заявленных на участие в ралли «Дакар-2013» и Africa Eco Race.

«КАМАЗ-мастер» продолжает действовать в рамках стратегии омоложения состава спортивных экипажей. Руководитель команды Владимир Чагин официально объявил имена тех, кто примет участие в этих престижных международных соревнованиях: «Мы старались по возможности участвовать во всех соревнованиях по ралли-рейдам в этом году. Экипажи показывают надёжную езду. Это вселяет в нас уверенность на успешное выступление на Дакаре. Наши соперники сильны как никогда, но мы настроены на упорную борьбу».

В ралли «Дакар-2013» будут участвовать 4 экипажа: Эдуард Николаев - Сергей Савостин - Владимир Рыбаков; Айрат Мардеев - Айдар Беляев - Антон Мирный; Андрей Каргинов - Андрей Мокеев - Игорь Девяткин; Ильгизар Мардеев - Вячеслав Мизюкаев - Алмаз Хисамиев. В составы экипажей включены опытные штурманы. Роль поддержки молодых пилотов возложена на экипаж Ильгизара Мардеева. Кроме того, «КАМАЗ-мастер» будет осуществлять техническую поддержку экипажу казахстанской команды Артура Ардавичуса, выступающей на автомобиле КАМАЗ.

Помимо «Дакара-2013», «КАМАЗ-мастер» примет участие в ралли Africa Eco Race - на гонку отправится экипаж в составе Антона Шибалова, Евгения Яковлева и Дмитрия Сотникова. Ралли стартует 29 декабря в Марокко и после 11 этапов финиширует 9 января на Розовом озере в Сенегале.

Андрей Краснов, Казань, водитель:

«За КАМАЗ-мастер» болею так же, как за наш «Ак-Барс» и «Рубин»! Не доверять Чагину оснований нет. Он правильный мужик, сам прошел через все эти гонки. Давайте, ребята, порвите их всех! А мы вас поддержим! Россия, вперед! Татарстан – это сила!»

А КАМАЗ – против!

ОАО «КАМАЗ» выступило с предложениями по допустимым весовым нагрузкам, гармонизированным с техническим регламентом «О безопасности колесных транспортных средств и европейскими нормами по директивам ЕС».

Поводом для конструктивных предложений по весовым нагрузкам от компании «КАМАЗ» послужил размещённый на сайте Минтранса РФ проект постановления правительства РФ «О внесении изменений в некоторые акты Правительства РФ по вопросам перевозок грузов по автомобильным дорогам РФ». Суть противоречий между предложениями Министерства транспорта РФ и ОАО «КАМАЗ» сводится к различным подходам в трактовке правил транспортировки грузов по весовым нагрузкам в России. КАМАЗы, как и другие российские автомобили, проектируются на основании технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, который утверждён Правительством РФ, а эксплуатация потребителями регулируется правилами перевозки грузов автомобильным транспортом по дорогам РФ, отличающимся от требований регламента и европейских требований.

Продукция КАМАЗа занимает большой сегмент рынка в сфере использования коммерческого транспорта и является лицом РФ на мировом рынке грузовых автомобилей. Так, самосвал КАМАЗ-65115 – один из самых массовых используемых в РФ. По техническим характеристикам он устроен так, что основная масса приходится на заднюю тележку и составляет по паспорту 19 т. «По предложениям Минтранса РФ с каждой поездки в силу вносимых изменений перевозчик будет «недовозить» 2300 кг», - подчеркивается в сообщении ОАО «КАМАЗ».

Соглашаясь с Министерством транспорта в части ограничения максимальной массы на двухосные одиночные колесные транспортные средства 18-ю тоннами, компания «КАМАЗ» предлагает дифференцировать допустимую массу на некоторые другие типы транспортных средств. Так, к грузовым автомобилям с одной или двумя ведущими осями, состоящими из двух пар колёс, оборудованных пневматической или эквивалентной ей подвеской и максимальной осевой массой на каждую ось, не превышающей 9,5 тонн, предлагается применять значение 26 тонн, к прочим, трёхосным – 25 тонн.

Юрий Долгов, водитель, Ростовская область:. *«Всех достали эти ограничения массы! Как видите, не только водители, но и автопроизводители уже против. Это говорит, что система окончательно прогнила, и надо срочно что-то менять. Если чиновники из министерства не слышат простых водителей, то может быть они хоть к КАМАЗу прислушаются. Иначе по России что – только на «газельках» ездить будем?»*

www.rostar.biz

ROSTAR
RESEARCH-AND-PRODUCTION ASSOCIATION

РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО
АВТОКОМПОНЕНТОВ

Гидравлический амортизатор ROSTAR

HEAVY DUTY
«для тяжёлых условий эксплуатации»

УВЕЛИЧЕННЫЙ РЕСУРС РАБОТЫ

Усиленный узел уплотнения штока с двойными сальниками
узел уникальной конструкции с применением новейших разработок резино-технической промышленности.

Шток из высококачественной стали
с индукционной термической обработкой и износостойким катодно-механическим хромовым покрытием.

Двухтрубная конструкция
обеспечивает высокую энергоёмкость, соответственно, надежность работы амортизатора.

Клапанные системы отбоя и сжатия
отличаясь высокой чувствительностью, плавностью и бесшумностью работы, они позволяют гасить как значительные колебания подвески, так и вибрации в широком спектре частот.

БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ

STATOIL
Используется амортизаторная жидкость STATOIL, сохраняющая свои физико-механические свойства до температуры **-60°С**

ПРИМЕНЯЕМОСТЬ ГИДРАВЛИЧЕСКИХ АМОРТИЗАТОРОВ ROSTAR:

- **P4310-2905006-01:**
  на а/м КАМАЗ серий 4310 и его модификаций;
- **P53212-2905006-01:**
  на а/м КАМАЗ серий 5320, 53212 и их модификаций;
- **P4308-2905004:**
  а/м КАМАЗ серий 4308 и его модификаций;
- **P65115-2905004-10:**
  а/м КАМАЗ серий 65115, 6520 и их модификации, УРАЛ -63685, МАЗ.

Реклама

«Подкова на счастье»

Стремянка… «Как много в этом слове…» слилось для сердца дальнобойщика. Бывалый водитель расскажет вам множество поучительных историй: как на трассе пришлось помучиться, откручивая гайки с сорванной резьбой, как пришлось срезать стремянку, потому что гайки «закисли», как новая стремянка оказалась такого отвратительного качества, что пришлось ещё раз повторить ремонт, теряя драгоценные часы (и деньги) в дороге.

Казалось бы, изготовить П-образную «подкову» из металлического прута с резьбой и гайками на концах прута проще простого. Но простота эта обманчива. Дело в том, что для того, чтобы получить действительно качественную и безопасную в эксплуатации деталь, необходимо не только иметь высококачественный материал (конструкционная легированная сталь определённых марок), но и строго соблюсти самую современную технологию изготовления. К примеру, уважающие себя и своих клиентов изготовители закалку производят только с помощью токов высокой частоты (метод ТВЧ). Данный метод позволяет придать металлу, из которого эти детали изготавливаются, высокую твердость в поверхностных слоях. Для стремянки, которая подвергается различным критическим нагрузкам в процессе работы, это крайне необходимо. Высокая стоимость ТВЧ установок доступна не каждому производителю, поэтому некоторые применяют «дедовские» технологии закалки, которые и приводят к поломкам этой важной детали.

Качественную резьбу на стремянке можно изготовить лишь методом накатывания, чтобы гайки стремянки не «болтались» (на заметку: гайка не должна легко крутиться и «пролетать» по резьбе, это показатель того, что резьба «не плотная» и при затягивании может сорваться). Для предотвращения процессов коррозии стремянки покрываются специальными защитными составами. И это далеко не всё. Есть ещё много тонкостей и нюансов, на которые недобросовестные (а часто - «гаражные») изготовители в угоду собственной выгоде закрывают глаза.

> **«Качественную резьбу на стремянке можно изготовить лишь методом накатывания, чтобы гайки стремянки не «болтались» (на заметку: гайка не должна легко крутиться и «пролетать» по резьбе, это показатель того, что резьба «не плотная» и при затягивании может сорваться).»**

За изготовление этой «простой», на первый взгляд, детали берутся многие, но далеко не все из тех, кто рискует взяться, обеспечивают нужное качество, в результате чего и возникают «поучительные» истории. ROSTAR – одна из немногих компаний, гарантирующей качество выпускаемых стремянок. На них, как и на всю продукцию ROSTAR, наносится лазерная маркировка, подтверждающая высокое качество и предоставляющая гарантию на 1 год без ограничения пробега, в течение которого производится бесплатная замена запасной части. Если раньше дальнобойщики могли лишь на слух попытаться определить «сыромятину» (есть такой старый прием – при постукивании стремянка должна определенным образом «звенеть»), то теперь есть более надёжный способ выбрать стремянку, которая в дороге не подведет: есть маркировка ROSTAR – значит качество гарантировано! Вот об этой «подкове на счастье» от ROSTAR, которая обеспечивает надежное крепление к мосту и рассказывают теперь опытные водители своим собратьям, а не о том, как из-за «липовой» стремянки потеряли время в рейсе.

Айнур Саетов

Шкворень от ROSTAR – друг водителю, «враг» износу

Всем известен низкий ходовой ресурс шкворневых узлов. Причин быстрого выхода из строя этой детали несколько, но одна из главных, несомненно, – износ поверхностного слоя непосредственно самого шкворня.

ШКВОРЕНЬ ROSTAR ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ «КАМАЗ»:

P5320-3001019
P6520-3001019
P53205-3001019-10

Для обеспечения высокого износостойкого качества поверхности этой детали раньше проводилась нитроцементация с последующей объёмной закалкой. Эта устаревшая технология не только является дорогостоящей, но и не обеспечивает необходимое равномерное качество полученного поверхностного слоя, что, в свою очередь, и ведёт к преждевременному выводу этого важного узла из строя. На сегодняшний день «солидные» производители используют более современный и, что самое главное, дающий более высокое качество метод закалки – метод закалки токами высокой частоты (ТВЧ).

При использовании этого метода изготовитель не прогревает всё изделие, а производит закалку лишь отдельных узлов, в результате чего отсутствуют коробление детали и образование в ней закалочных трещин, становится невозможным обезуглероживание и окисление поверхности детали. Кроме того, этот метод, применяемый предприятием ROSTAR, даёт возможность автоматизировать процесс производства, что не только исключает пресловутый человеческий фактор, но и гарантирует более выгодную цену для покупателей при более высоком качестве. Вот такой парадокс.

Впрочем, такой парадокс по вкусу покупателям ROSTAR. Не зря в ROSTAR говорят: «Хороший шкворень должен быть как хороший человек – с добрым сердцем для друзей и с крепкой оболочкой для врагов».

Айнур Саетов

«Солидные» производители используют современный и, что самое главное - дающий более высокое качество метод закалки - токами высокой частоты (ТВЧ).

Кстати

Подлинность продукции ROSTAR, в том числе и шкворня, можно определить по нанесенной на поверхность запчасти лазерной маркировке. Кроме того, на всю свою продукцию компания ROSTAR предоставляет гарантию сроком 12 месяцев без ограничения пробега.

ROSTAR RESEARCH-AND-PRODUCTION ASSOCIATION
ШТАНГИ V-ОБРАЗНЫЕ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ROSTAR 1502-2919012-10

HOWO AZ9725521272

ROSTAR 1540-2919012-10

DAF 1 617 096

ROSTAR 1561-2919012-10

VOLVO 20 507 262

реклама

«Праздник, который всегда с тобой...»

Теплое слово, дружеское внимание, горячий обед – что еще нужно водителю, который находится в рейсе – да еще в День автомобилиста? В конце октября в кафе, что находится на 1058 км трассы М-7, компания ROSTAR поздравляла водителей с профессиональным праздником.

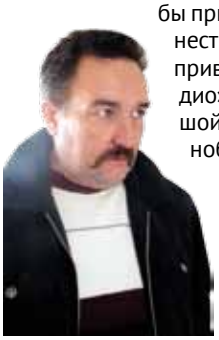
Поначалу дальнобойщики заезжали на стоянку из простого любопытства. Зажигательная музыка, празднично украшенная площадка перед кафе, танцующие девушки на ярко-красном разрисованном эвакуаторе от «Трак-Центра»,– все это не могло оставить никого равнодушными.

Главный же сюрприз, который ожидал здесь водителей,- это бесплатный обед в честь праздника. Ответив на несколько вопросов небольшой анкеты по поводу продукции ROSTAR, водители получали в подарок экземпляры нашей газеты и возможность отведать горячий плов и эчпочмаки.

И если кто-то подумает, что водителей привлекала пресловутая «халява», то он глубоко ошибется. Ведь на площадке перед кафе был развернут настоящий консультационный центр по продукции, выпускаемой компанией ROSTAR, где дальнобойщики могли посмотреть презентационный фильм о компании, изучить номенклатуру деталей, представленных на стендах, а также задать вопросы специалистам компании о гарантии на все виды продукции. ROSTAR – один из немногих производителей, который дает 1 год гарантии на свою продукцию без какого-либо ограничения пробега автомобиля.

Мы убедились сами: о том, что ООО НПО «Ростар» является одним из лидеров по выпуску деталей подвески на отечественные и иностранные коммерческие автомобили, многие водители знают не понаслышке. Среди гостей праздника были водители, которые уже устанавливали реактивные штанги, сайлентблоки и другие виды продукции от ROSTAR. Те же, кто был незнаком с линейкой продуктов челнинского производителя, смогли получить ответы на свои вопросы.

С каждым часом народу становилось все больше – за два дня на площадке побывало свыше 1000 водителей. Дальнобойщики, которые случайно проезжали мимо кафе, вскоре разворачивались обратно, чтобы присоединиться к празднеству. Многих водителей привело «сарафанное радио» – точнее, самый большой друг и спутник дальнобойщика – рация.



Николай из Пензы уже знаком с продукцией ROSTAR

О том же, насколько удался праздник, мы решили спросить водителей.

Олег П., г. Ижевск:
- Я на таком празднике впервые – даже как-то неожиданно. Принято считать, что дальнобойщики – это такие суровые парни, которые всю свою жизнь проводят, колеся по дорогам. Однако любому, даже закоренелому и матерому «волку» нужно внимание и поддержка. И дело даже не в угощении – я, например, не голоден. Сам факт того, что поздравляют, приглашают пообедать – уже сам по себе приятен.

Владимир, г. Нижний Новгород:
- Знаете, что понравилось? Что «подарок» получили все, кто сюда заезжал. Ведь обычно как бывает: ты должен сначала купить что-то, на определенную сумму, или отправить какую-нибудь «смску» или еще что-нибудь сделать, и только потом получаешь право участвовать в розыгрыше. Достанется тебе приз или нет – неизвестно. А здесь всем было приятно – никого не обделили вниманием. Вот бывает же так: встретишь хорошего человека, поговоришь – и целый день отличное настроение. Вот и здесь так – увезу ощущение праздника с собой.

Николай, г. Пенза:
- Конечно, я слышал про ROSTAR. Много отзывов – чаще положительных. А недавно мы поставили на прицеп ростаровские сайлентблоки. Посмотрим, как пробегают.

Алексей, г. Иваново:
- За много лет, что езжу, пожалуй, на подобный праздник попадаю всего лишь второй раз. Когда-то что-то подобное видел в Кургане. А вообще, татарстанцы – молодцы. И дороги у них неплохие - ремонтируют их и ухаживают за ними, и кемпинги и стоянки – приличные, можно комфортно отдохнуть, и люди здесь трудолюбивые и гостеприимные. Я вам скажу - так держать!

Особенности национальных грузоперевозок

По большому счету, водителям нет особого дела до того, какой груз они везут. Платят рубли за километры – и хорошо! Причем, не просто хорошо, а чем больше километров наматывает дальнобойщик, тем ему лучше. Но, положа руку на сердце, согласитесь: некоторые перевозки вызывают больше вопросов, чем дают ответов. Россия сегодня на автоперевозках зарабатывает гораздо меньше европейцев, да и об удобной доставке грузов и точно в срок пока у нас говорить не приходится.

Летели два крокодила – один синий, другой – на юг...

Нередкая картина, которую можно увидеть, скажем, на трассе «Байкал» между Омском и Новосибирском: идет автовоз с запада на восток, допустим, с автомашинами «Лада». А навстречу ему, с востока на запад, другой автовоз – тоже с автомашинами «Лада»! И ведь кто-то рассчитал и заплатил за эти перевозки! Сколько таких «встречных» грузов попадается за день на наших дорогах! Может быть, если бы вся информация о потребностях грузополучателей «лежала» в одном месте – не надо было бы ничего везти!

В советское время логистика была примитивной, как палка: все товары скопом отправлялись в Москву, откуда сами граждане постепенно развозили их по всей стране. Грузовику, пересекшему границу где-нибудь в Бресте или в Ленинградской области и едущему, скажем, в Ростов-на-Дону, обязательно надо было проехать через Красную площадь.

Вот такое отсутствие всякой логистики. А ведь это ключевой фактор развития современной торговли! Потому и в цене любого товара в нашей стране как минимум четверть занимает стоимость бестолковой и крайне медленной доставки. В логистике есть такое понятие: индекс эффективности LPI. Так вот по LPI-2012 РФ занимает 95-е место в мире со значением 2,58 (первое - у Сингапура с индексом 4,13). Причем по таким позициям, как качество и компетентность, отгрузка, инфраструктура, своевременность, у нашей страны с 2007 года произошло снижение в рейтинге. Настоящий провал произошел по таможне, где мы сейчас на совсем неприличном 138-м месте, а ведь еще в 2010-м были на 115-м, если эту ступеньку можно считать достижением...

«По индексу эффективности LPI-2012, применяемому в логистике, РФ занимает 95-е место в мире со значением 2,58 (первое - у Сингапура с индексом 4,13).»

Отвечать будет ... Лебедев-Кумач!

Первый вопрос, который задает себе каждый россиянин, когда сталкивается с чем-то противоречивым и непонятным: «Кто виноват?». По сути своей, очень правильный вопрос, поскольку из него очевидным образом вытекает другой: что делать? - Если рассматривать структуру логистического рынка страны, то управленческая логистика здесь занимает всего 1,1%, тогда как на мировом рынке - 17%, - приводит данные руководитель комитета Торгово-промышленной палаты РФ по логистике Олег Дунаев. - Большой разрыв наблюдается и в комплексной логистике (склады, дистрибуция, экспедирование) - примерно 11,7% против 25 мировых. При этом в склад-

ском хозяйстве не наблюдается комплексности: железная дорога у нас создает свои склады, таможня - свои, и никакой связи между ними не существует.

Кроме ведомственной, существует и территориальная диспропорция. Так, в Москве и области 9,4 млн кв. м складов, в Петербурге и его окрестностях - 1,8 млн, а в других городах и весях - только 1 млн кв. м в целом. Причем на востоке России практически нет складов класса «А». Опять, получается, виноваты логисты – не строят они такие нужные для перевозчиков склады!

- Мы задавались этими вопросами, когда считали логистику своих перевозок, - комментирует ситуацию генеральный директор компании «Лонгран Логистик» Алина Атланова. – И поняли, что просчитать ее очень сложно! Исторически сложилось, что основная масса производства практически всех товаров в России сосредоточена на пространстве от западной границы до Урала. В годы перестройки искусственно создавалась ситуация, когда везти товар, например, из Китая в Москву и проходить таможенную очистку с помощью различных «фондов» и «центров», имеющих налоговые льготы, было выгоднее, чем перевезти его из Пекина напрямую в Хабаровск или Иркутск. И теперь, когда мы задаем вопрос крупным логистическим компаниям: что вам мешает перенаправить транспортные потоки, чтобы исключить встречное движение грузов, нам отвечают: созданные и закрепившиеся структуры настолько «влились» в существующую систему, что выгоднее ничего не менять! Потому что затраты по оптимизации они когда еще себя окупят! А расходы – уже надо нести надо прямо сейчас. В том, что одна фура везет машины с востока на запад, а другая такие же – с запада на восток, есть экономическая выгода и упускать ее никто не собирается.

> **Кроме ведомственной, существует и территориальная диспропорция. Так, в Москве и области 9,4 млн. кв. м складов, в Петербурге и его окрестностях - 1,8 млн., а в других городах и весях - только 1 млн. кв. м в целом.**

Одним словом – «Широка страна моя родная….». Кто это сказал? Вот тот пусть и отвечает!

А надо ли что-то менять?

С приведенными выше высказываниями о выгоде и пользе трудно не согласиться. Но положение напоминает позицию страуса: если голова в песке, то и врагов не видно. - У нас в стране практически нет такой системы доставки, которая бы исключала участие автомобильного транспорта. При этом обеспеченность грузовыми автомобилями в РФ составляет 0,4 шт. на 1 тыс. жителей, в то время как в Латвии - 5, в Литве - 4,3, Польше - 3,8. Нас обогнала даже соседняя Белоруссия, где этот показатель равен 1,1 авто! - приводит данные руководителя группы департамента организации перевозок АСМАП Анатолия Пинсона одна из центральных газет. - И как результат – замедление скорости перемещения грузов! По сравнению с другими странами – они катастрофически низкие - помните индекс эффективности LPI, где Россия занимает 95-е место в мире? Сегодня, по мнению экспертов международного рынка, страна теряет примерно 500-600 млрд долларов в год: именно такова примерная стоимость перевозки грузов, которые нынче идут в обход матушки-России, поскольку из-за состояния транспортно-логистической инфраструктуры она пока не может гарантировать их доставку в сохранности и точно в срок.

«Да будет свет!» - сказал электрик…

Для становления современной логистики в России, по мнению Олега Дунаева, необходимо развивать бизнес-сети и торгово-промышленные кластеры, модернизировать транспортную инфраструктуру агломераций, городов, поселков, внедрять инновационное управление субъектами логистического рынка, проводить институциональные преобразования единой транспортно-логистической системы.

Но при этом необходимо учитывать все реалии сложившейся системы автоперевозок и тщательно просчитывать каждый шаг.

- Несмотря на политику обустройства приграничной инфраструктуры, терминальная обработка внешнеторговых грузов в основном происходит в соседних странах, - приводит пример один из руководителей АСМАП Анатолий Пинсон. – Перевозчики этих стран, соответственно, товар и перехватывают. В прошлом году в объеме грузов, ввезенных или вывезенных из России, только доля белорусских автоперевозчиков увеличилась на 23%. Доля россиян же на этом рынке не превышает 40%.

Ну, а нам-то какое дело до этой логистики: нас грузят – мы везем? – наверняка возникнет вопрос у кого-нибудь из водителей. И по сути – это действительно так. Но …Сегодня доходы от перевозки грузов по России составляют около 120 миллиардов долларов. А можно получать – в пять раз больше! Если в национальной логистике навести порядок и исключить встречу синего крокодила с тем, который движется на Юг… Сколько это будет в рублях – считайте сами!

Влад Ронин

Аккумулятор любит ласку, чистку и ... десульфацию!

Хорошее топливо и надежный аккумулятор необходимы любому дальнобойщику, чтобы спокойно пережить суровые русские морозы. У одних водителей аккумулятор служит чуть ли не десять лет, другим – едва хватает на два-три года. Как грамотно распорядиться ампер-часами, собранными под одной крышкой, - в нашей краткой энциклопедии аккумуляторных хитростей.

Главный враг – невнимательность

Несмотря на свою солидную массу, аккумуляторная батарея – устройство тонкое и деликатное. Больше всего аккумулятор не любит грязь, сырость, перегрев и низкий уровень электролита. Именно из-за этого возникают самые опасные неисправности батареи: короткое замыкание, коррозия решеток положительных пластин, повышенный саморазряд, короткое замыкание разноименных пластин и сульфатация.

Многим не очень аккуратным водителям наверняка знакома такая ситуация: старый, но еще достаточно «бодрый» аккумулятор достаточно быстро заводит летом, но приходят морозы, поворот ключа, щелчок – и батарея словно разряжена в «ноль», хотя честно заряжалась несколько часов! Увы, это и есть короткое замыкание аккумулятора: чаще всего оно вызывается осыпанием активной массы и разрушением сепараторов. А причина – грязная поверхность, замыкание между полюсами и «кипение» электролита. В идеале нормальный саморазряд исправной батареи составляет 1-2% в сутки. Саморазряд происходит вследствие образования в активной массе пластин местных токов. Они появляются за счет возникновения электродвижущей силы между окислами активной массы и решеткой пластин. Кроме того, при длительном хранении электролит в аккумуляторе отстаивается и плотность электролита в нижних слоях становится больше, чем в верхних. Это приводит к появлению разности потенциалов и возникновению уравнительных токов на поверхности пластин. Для устранения неисправности следует периодически протирать поверхность батареи или заменить электролит. Так что протирайте чаще – аккумулятор будет жить дольше!

У Константина из Алтайского края проблем с аккумулятором не бывает

Сульфит... твою за ногу!

Наверняка многие замечали, что на клеммах аккумулятора периодически появляется белый налет. Поверьте: точно такой же он не только снаружи, но и внутри! Процесс называется «сульфатация пластин» и заключается в том, что на пластинах образуется крупнокристаллический сернокислый свинец в виде белого налета. При этом увеличивается внутреннее сопротивление аккумуляторов. Крупные кристаллы сульфата свинца закрывают поры активной массы, препятствуя проникновению электролита и формированию активной массы при заряде. Вследствие этого активная поверхность пластин уменьшается, вызывая снижение емкости батареи. Признаком сульфатации пластин является то, что при заряде батареи быстро повышаются напряжение и температура электролита и происходит бурное газовыделение (кипение), а плотность электролита повышается незначительно. При последующем разряде и, особенно при включении стартера, - батарея быстро разряжается из-за малой емкости.

Основные причины, вызывающие сульфатацию: разряд батареи ниже нормы, оголение пластин вследствие понижения уровня электролита, длительное хранение батареи без подзарядки (особенно разряженной), большая плотность электролита, продолжительное пользование стартером при пуске. Небольшая сульфатация пластин может быть устранена проведением одного или нескольких циклов «заряд - разряд». Для этого аккумуля-

торную батарею необходимо полностью зарядить и довести плотность электролита в ней до нормальной, а затем разрядить батарею через лампу током силой 4-5 А. Окисление полюсных штырей приводит к увеличению сопротивления во внешней цепи и даже к прекращению тока. Для устранения неисправности нужно снять со штырей наконечники проводов (клеммы), зачистить штыри и клеммы и укрепить последние на штырях. После этого штыри и клеммы снаружи смазать тонким слоем технического вазелина.

Но в любом случае к батарее надо относиться внимательнее: если она дала «белый» сигнал – начинайте понемногу откладывать на новый аккумулятор, создавая себе свой собственный «свинцово-цинково-медный» запас, который в определенных ситуациях может оказаться дороже золота.

Живее всех живых

В зависимости от режима эксплуатации и качества обслуживания батареи срок службы ее составляет от 2-х до 10 лет. Для увеличения срока службы их нужно поддерживать в чистоте и заряженном состоянии. Во время заряда в результате химической реакции выделяются газы, значительно повышающие давление внутри аккумуляторов. Поэтому вентиляционные отверстия в пробках нужно постоянно прочищать тонкой проволокой. Учитывая, что при работе батареи образуется гремучий газ (смесь водорода с кислородом), нельзя осматривать батарею с открытым огнем во избежание взрыва. Изготовители батарей рекомендуют периодически зачищать штыри и клеммы проводов и через 10 тыс. км пробега проверять уровень электролита через заливные отверстия аккумуляторов. При понижении уровня следует долить дистиллированную воду, а не электролит, так как в процессе работы батареи вода в электролите разлагается и испаряется, а кислота остается.

Очень полезно при зимнем запуске двигателя включать стартер с некоторыми промежутками, давая аккумулятору немного «отдохнуть». В момент пуска желательно выключить сцепление, освободив таким образом стартер от ненужного вращения валов и шестерен КПП с ее холодным вязким маслом.

Для длительного хранения АКБ в зимнее время ее нужно снять с автомобиля, полностью зарядить и хранить в сухом месте при температуре не выше 0° С и не ниже -30° С, имея в виду, что чем ниже температура электролита, тем меньше саморазряд. Через каждые три месяца батарею необходимо подзаряжать для восстановления емкости, потерянной при саморазряде. При хранении батареи непосредственно на автомобиле необходимо отсоединить провода от полюсных штырей (если отсутствует специальный выключатель). Следует помнить, что температура замерзания электролита плотностью 1,1 г/см^3 - минус 7° С, плотностью 1,22 г/см^3 - минус 37° С и плотностью 1,31 г/см^3 - минус 56° С.

«Небольшая сульфатация пластин может быть устранена проведением одного или нескольких циклов «заряд - разряд».»

И опыт, сын ошибок трудных...

Как известно лучше всего учиться на ошибках, особенно тех, которые совершил не ты, а кто-то другой. В преддверии зимы мы собрали высказывания дальнобойщиков о том, кто, где и когда умудрился загубить аккумулятор.

Влад Ронин

Прогрев аккумулятора зимой

▶ Комментарии

Василий Козлов, Башкортостан:
- Только начинал ездить, молодой еще был. На «КАМАЗе» аккумулятор чуть ли не каждый год умирал! А зимой вообще пытка! Не глушил двигатель практически с ноября до апреля. Потом выяснил: низкое напряжение было зарядное! Не хватало силы зарядить аккумулятор. Это мне электрик сказал, к которому обратился.

Игорь Юдин, Якутск:
- По молодости как-то пошел в рейс. Даже не знаю почему, решил проверить на трассе аккумулятор. Зимой дело было, что-то мне показалось, что он плохо крутит. Открутил пробки, заглянул – а там пластины сухие видны! Что делать? Дистиллированной воды нету. Отошел подальше от стоянки в лес, набрал снега, растопил – думал: он же с неба падает, значит чистый! И залил эту воду в аккумулятор. Ну и все – через два дня у меня этот аккумулятор окончательно сдох. Хорошо, до базы успел добраться.

Алексей Башлаков, Новосибирск:
- На первых новых иностранных машинах – а это были немецкие грузовики - стояли немецкие аккумуляторы. И вот они ходили по десять лет! А потом, когда стали грузовики собирать в России, – каких только аккумуляторов я там не видел! То есть, производители ставят не «фирменные», дорогие, а те, что подешевле! Естественно, качество в них не то! Так что если есть возможность приобрести аккумулятор от известной фирмы, особенно на иностранную машину – на это денег жалеть не стоит! При надлежащем уходе он себя обязательно окупит!

Быт или не быт – вот в чем вопрос...

Если какой-нибудь дальнобойщик скажет, что для счастья ему надо тарелку наваристого борща, горячий душ и чистый туалет – он не очень сильно слукавит. Конечно, на трассе есть более важные вопросы, но комфорт быта – это то, от чего невозможно отмахнуться, отложить «на потом» и в конечном счете - основа здоровья любого человека.

Если повезет

Когда-то, во времена Советского Союза, вопросы быта водителей-междугородников решались достаточно просто. На окраинах городов, где проходили дороги, существовали столовые. Там, где столовых не было, обходились примусом или обычной паяльной лампой, с помощью которой умудрялись даже делать шашлыки. Ночевали также «где повезет»: и в кабине, и в гостинице, и в палатке. Все это не лучшим образом сказывалось на здоровье - хандроз, ревматизм и гастрит – типичный «джентльменский набор» советского дальнобойщика предпенсионного возраста.

Сегодня жизнь подстраивается под тех, кто готов платить за уютный налаженный быт. На трассе появляются целые комплексы, предназначенные для отдыха водителей. Мотель, столовая, заправка, автосервис – все, что необходимо для людей, которые месяцами не бывают дома, наматывая за сутки по 700-1000 километров. Правда, многие дальнобойщики возят с собой небольшие печки и мини-холодильники и предпочитают на стоянках самостоятельно готовить себе горячие обеды и ужины, а не питаться в заведениях общепита, расположенных вдоль трассы. Это позволяет и сэкономить немало денег, и сберечь здоровье.

Вот так готовит ужин на примусе Александр из Алма-Аты

За морем житье не худо

А вот что рассказывает о быте на трассе американский водитель на одном из интернет-сайтов: «Кабина дальнобойного грузовика представляет собой настоящий дом на колесах. Там все приспособлено для того, чтобы водитель с комфортом мог проезжать большие расстояния и быть в рейсах неделями и месяцами. В кабине есть холодильник, телевизор, две кровати одна над другой. Есть мощный климат-контроль. А вот с питанием у американских дальнобойщиков все не так просто. Основная сложность заключается в том, что на большом дальнобойном грузовике к большинству продуктовых магазинов не подъехать физически. Остаются либо магазинчики

▶ Взять с собой

Если есть холодильник, то можно запастись замороженными овощами, грибами и прочими вкусностями.

Неплохо иметь с собой консервы – паштеты, которые можно намазать на хлеб для завтрака.

Вот список того, что лучше брать с собой, не надеясь на магазины по дороге: крупы (гречка, рис, пшено, кукурузная), овсяные и другие хлопья, картофель, морковь, чечевица, твёрдые сыры, мука, лук, чеснок, растительное масло, специи, яичный порошок, сухое молоко, кофе, какао, чай, сухофрукты, соль, сахар.

По ходу движения можно покупать: мясо, молоко, яйца, мягкие сыры, сливочное масло, зелень, овощи, фрукты и ягоды.

на заправках (там особо еды не купить), либо крупные супермаркеты на окраинах городов, которые расположены вдоль хайвеев. Но и в таких супермаркетах с огромными парковками часто купить продукты не получится, так как въезд для больших траков запрещен. Сначала я экономил на еде. Потом начал ходить в кафе на заправках. Постепенно я изучил, где лучше покупать еду, и закупался там по полной программе - подвозил к грузовику полную телегу провианта. Вскоре я придумал свой «убойный» рецепт. Это очень сытное блюдо, «заряда» от которого хватает на много часов. В русских магазинах в Бруклине покупал ящик рыбных консервов (шпроты в масле или им подобные). Затем заваривал кипятком (у меня был в кабине кипятильник, также стакан кипятка бесплатен на всех заправках Америки) пачку лапши быстрого приготовления. Открывал банку рыбных консервов и выливал ее в горячую лапшу. Получается такой вкусный и сытный рыбный суп, что слов нет! По всей Америке есть несколько сетей автозаправок для дальнобойщиков (тракстопов). Там есть заправка, парковка, весы для траков, магазин, кафе, туалеты и душевые. При заправке 200 галлонов дизеля (галлон - 3,8 литра) выдается талон на бесплатный душ. Талоны на душ действительны в течение месяца. Так как дальнобойщики заправляются почти каждый день, то у каждого всегда есть пачка талонов, и можно принять душ, когда есть возможность».

Когда дом - кабина

Сегодня, когда на наших дорогах можно изучать не только историю, но и достижения мирового автомобилестроения, вопрос о том, насколько комфортно жить в кабине отпадает сам собой.

- У меня здесь настоящий дом, - похвастался дальнобойщик из Москвы Александр, однако дальше порога не пустил. – Холодильник, плитка, даже тапочки домашние. Индивидуальный обогреватель, телевизор. Грузовик американский, но до этого я ездил на МАНе – тоже было неплохо. Места, конечно, поменьше, но в целом – жить можно!

«Важно, чтобы на стоянке был душ и чистый туалет, урны. Часто мусор под колеса выбрасывают не потому, что свиньи, а потому что просто некуда.»

- Самое главное, что мне нужно на трассе от придорожного комплекса – охраняемая стоянка рублей за 100-120, край – 150, если она вся заасфальтирована, и душ, - поделился своими запросами его коллега и тезка из Новосибирской области. – Но душ за 100 рублей – это дорого. Рублей за 50 – вполне нормально. А утюгом, стиральной машиной никогда не пользуюсь, хватает того, что из дома беру. Бывает, что на стоянках накручивают: душ 30 рублей, полотенце – 20, простыня - 20, еще тапочки… Получается - все сто и отдал! Некоторые ходят в баню – это выгодно, если идти группой. Хотя после бани начинаются другие «расслабления», и не все могут с собой совладать.

- Ночую обычно в кабине, - рассказал водитель Ильяс из Иркутска. – За номер в гостинице мне директор не заплатит, хотя 500 рублей – это не дорого. Мы когда с семьей летом отдыхать ездим – в мотелях ночуем. Очень важно, чтобы был душ. Ну, и желательно чистый туалет, а то по трассе все загажено.

- Обычно тянешься всегда до стоянки, где есть приличный душ, – говорит Андрей Беляев из Омска. – Гигиена – это святое. Чтобы утром побриться, помыться, привести себя в нормальный вид и двинуть дальше. Если нет душика – это не стоянка. Должна быть недорогая столовая. По территории побольше «пепельниц» – мусорных бачков. Часто мусор под колеса выбрасывают не потому, что свиньи, а потому что просто некуда. Сейчас стал появляться интернет, WI-FI, это здорово - можно многие вопросы решать. Ну, и терминалы для оплаты телефона тоже нужны.

В качестве примеров удачного комплекса водители называли «Визит» перед Нижним Новгородом, стоянку «У Шмаковых» на перегоне Омск-Новосибирск. «Три медведя» недалеко от Екатеринбурга в сторону Перми.

- Извините, конечно, за деликатную тему, но неужели нельзя обустроить по трассам нормальные туалеты! – высказал свое мнение Павел из Магнитогорска. – Ну, пусть уже кто-нибудь создаст что-то типа «Русской туалетной компании», расставит биотуалеты по дорогам, чтобы чисто было, комфортно! А то ведь страшно заходить! Уверен – олигархом точно станет, а деньги, как известно – не пахнут.

Плитка пригодится всегда

Это были мнения, высказанные водителями и в целом можно признать: придорожный сервис у нас есть! Однако целина здесь непаханая и развивать ее можно как сады на Марсе – и вширь, и вглубь, и качеством, и количеством. Тем более, пересевшие на комфортные иностранные автомобили водители почувствовали вкус «хорошей жизни» и хотят, чтобы жизнь за окнами их грузовиков соответствовала принятым международным стандартам.

Влад Ронин

▶ Простые рецепты

Картофель с тушенкой. Тушенку открыть, размять вилкой в миске, залить кипятком, добавить травок, перчика и пр. Аккуратно, тонкой струйкой засыпать сухой картофель (лучше хлопья от приличных производителей) до состояния жидкой сметаны. Накрыть крышкой и подержать минут 10.

Для завтрака удобно готовить молочные кашки из хлопьев - овсяных, рисовых, их практические не надо варить - 5 мин.

Для гарниров наилучший вариант кашки в пакетиках - гречка, рис, кукурузная, пшеничная. Котелок или кастрюльку не придется драить - сполоснул и пошел дальше.

Супы. Борщ: тушенка, заготовка для борща – супчик готов. Супчик с курицей: отварил кусочек курицы, закинул лапшу (готовая фасованная лапша в избытке в магазинах)

Сытно: нарезать и отварить картофель, затем в картошку с водой добавить овощи и тушенку – получится суп-гуляш.

Оригинальный «кемпер»:

Дома на колесах... белые и из пластика? Вовсе не обязательно!

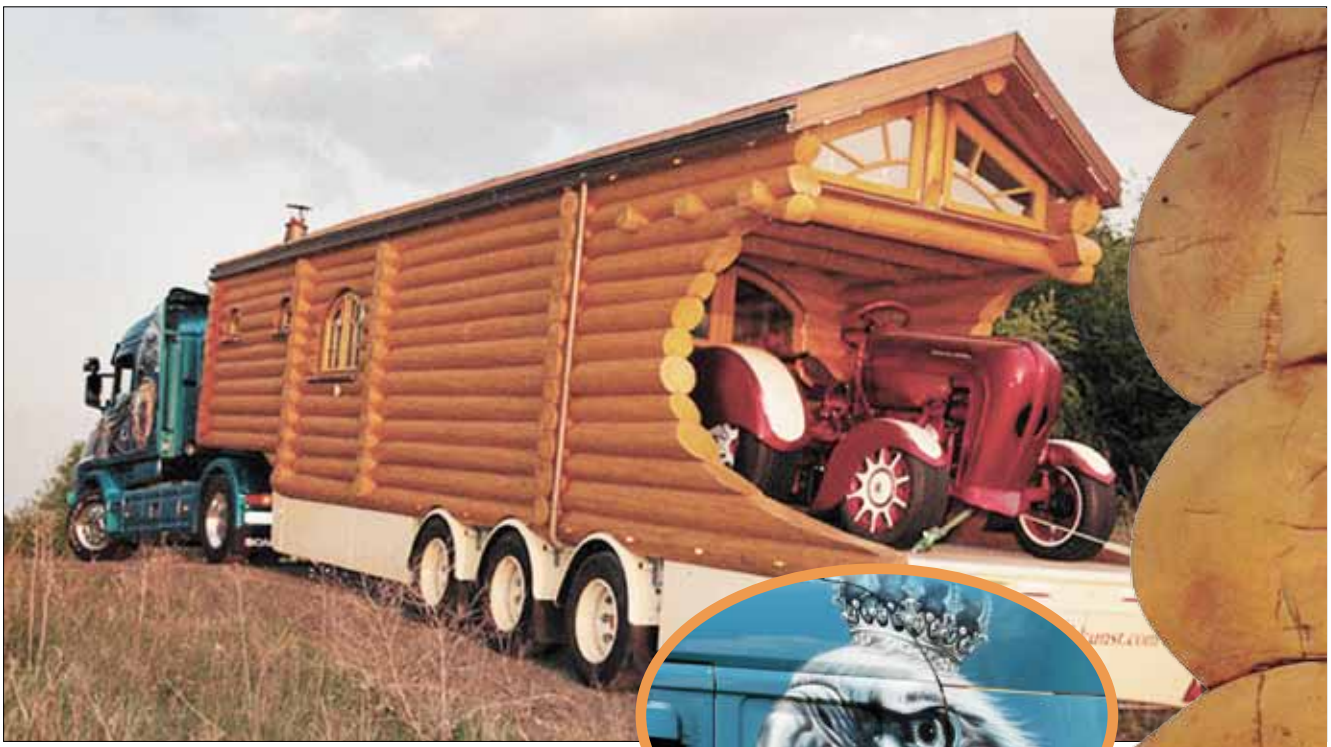
Натуральные материалы, стилистически продуманный дизайн, прекрасное внутреннее убранство и внимание к деталям придают неповторимый колорит норвежской «избушке» и делают ее комфортной.

Основой для жилого мобиля стала старенькая платформа прицепа Jumbo-Sattelauflieger. Прицеп был полностью разобран, очищен и восстановлен, заменены элементы подвески. На этом шасси в столярной установили настоящий жилой блок из дерева. В качестве фундамента выступили прочные стальные рамы, на них были установлены по 12 бревен, сверху каркас дома упрочнен стальными балками. Вершиной мастерства стали медная крыша и окна в форме закругленных арок.

В передней части дома располагается сауна, она примыкает к спальне. Душевая кабинка и туалет отделаны натуральным

с бревенчатым домом

В этом предлагает нам убедиться семья Нидергезесов из Котбуса



камнем, раковина выполнена из оникса. Водяной бак можно подогреть его целиком, он вмещает в себя 1200 литров. В доме также имеется электрический подогрев полов.

Кухня представляет собой верх практичности, здесь расположился стальной шкаф, напичканный современной электрикой и электроникой.

В гостиной присутствует дух старины: этому способствует и камин, и удачно подобранная мебель.

Задняя терраса, имеющая фигурный вырез, в пути легко превращается в стоянку для двух небольших легковых машин. Одна из них – это Porsche 1959 года.

«Строительство» дома на платформе прицепа началось еще в 1973 году. Эскизы выполнил внук семейства, продолжив, таким образом, дело своего деда, который еще во времена ГДР занимался созданием кемперов.

Журнал «Trucker», № 9, 2012 (Германия)
Перевод с немецкого: Л. Перцева

Кто и почему охотится на водителей?

Внесение на рассмотрение в Госдуму законопроекта об ужесточении ответственности водителей за езду в нетрезвом виде в конце октября стало последней каплей, переполнившей чашу терпения многих автомобилистов. Волна, поднятая во всех масс-медиа после череды аварий, в которых погибли люди по вине пьяных водителей, коснулась даже добропорядочных автовладельцев. Так говорят многие участники автомобилистских форумов, считая, что стали заложниками этой ситуации и что на них объявили настоящую охоту и травлю.

В конце октября на сайте «Автовзгляд.ру» была опубликована любопытная статья под названием **«Без вины виноватые».**

«Водителям активно создают комплекс вины. Вдруг оказалось, что самые чудовищные злодеяния творят люди за рулем. Мы объелись икрой, опились водкой, накупили себе дорогие и быстрые машины, выкрасились в блондинок, схватили травматические пистолеты и набросились на пешеходов и друг на друга…Каждый день мы кого-нибудь убиваем, давим, топчем, раскатываем по асфальту, а заодно наматываемся на столбы, крушим дальнобойные фуры, сгребаем в кучу скромные малолитражки честных тружеников и тараним автобусы… Мы опасней убийц, насильников, наркоторговцев и грабителей… Поэтому церемониться с нами недопустимо и необходимо идти на непопулярные меры, поступившись собственным гуманизмом, спрятанным глубоко в партийных, депутатских и фракционных душах…», - высказывает свое глубокое возмущение автор публикации Сергей Асланян.

Так ли это? Действительно ли существует некое давление со стороны правоохранительных органов и различных групп общественности? – с таким вопросом мы обратились к водителям.

Михаил Малков, Елабуга, водитель:

- Если ты с законом «дружишь»», не балуешься на дорогах, то тебя никто не тронет. Я свое дело знаю, всегда действую в рамках закона. Я считаю, что ни одного нормального закона не создали для дальнобойщика, нас считают рабами. Ужесточать законы нужно, но при этом нужно также бороться и с коррупцией. Очень хотелось бы, чтобы «не продавали» права без прохождения обучения. Такие неопытные водители потом и «вылетают» на встречку! Причем ведь еще и едут не одни, а с детьми и пожилыми людьми. Гибнут от этого ни в чем неповинные люди, от этого страдаем и мы - дальнобойщики.

Ильгиз Мухибуллин, Сармановский район, водитель:

- «Лихачи», в основном, встречаются среди владельцев легковушек, и зачастую они очень нагло ведут себя на трассе. Мы же, дальнобойщики, - простые рабочие: мы на своих грузовиках деньги зарабатываем, семьи кормим. Нам нужно вовремя выполнить работу, пьяным за руль ни один уважающий себя водитель не сядет. Лишиться прав – значит, лишиться куска хлеба. Сегодня много молодых неопытных водителей, которые свои права просто-напросто «купили» - вот это и есть корень зла. А насчет депутатов хотелось бы сказать, что пора бы придти к какому-то общему знаменателю, а не переписывать по сто раз законы. Чтобы общество было спокойно. А гнета со стороны полиции я не испытываю, так как правила на дороге я не нарушаю.

Сергей Коршунов, Наб. Челны, механик, бывший дальнобойщик:

- Гонений со стороны правоохранительных органов я не наблюдаю. Если я не нарушаю правила дорожного движения, пропускаю пешеходов, не ставлю легковушку на бордюры, не сажусь за руль в нетрезвом виде - какие ко мне могут быть претензии? А пьяных водителей нужно действительно наказывать и очень жестко. Два дня пить и сесть за руль, при этом сбить детей на остановке - да таких нужно сажать, и права отбирать пожизненно! Я вот не ставлю на свою машину антирадар, так как я не нарушаю скоростной режим. А те люди, которые покупают, - уже заранее знают, что будут превышать скорость.

Ландыш Гайнуллина

Двойная выгода

ROSTAR
RESEARCH-AND-PRODUCTION ASSOCIATION
DESIGN AND PRODUCTION OF AUTOMOTIVE COMPONENTS

Купили детали подвески производства ROSTAR для своего грузовика? Или только еще хотите приобрести, но не знаете, как выгодно это сделать? Всероссийская сеть СТО «TRUCK Center» совместно с компанией ROSTAR предлагают вам принять участие в следующей акции.

-15%
НА УСТАНОВКУ ДЕТАЛИ В СЕТИ СТО
TRUCK CENTER

С 1 декабря 2012 года, приобретая автозапчасть производства ROSTAR, вы получаете 15%-ную скидку на ее установку в любом из филиалов компании «TRUCK Center».

Автозапчасти производства компании ROSTAR вы можете приобрести как в самом «TRUCK Center», находящемся в вашем городе, так и в любом автомагазине, где представлена продукция российского производителя.

Участвуя в данной акции, вы получаете двойную выгоду: гарантированное качество деталей ROSTAR и скидку, которая сэкономит ваши деньги и время.

Акция проходит с 1 декабря 2012 года по 31 декабря 2013 года.

В настоящее время СТО «TRUCK Center» работают в 7 городах России:

«TRUCK Center» Казань - 806 км федеральной трассы М-7 «Волга»;
«TRUCK Center» Елабуга - 1023 км федеральной трассы М-7 «Волга»;
«TRUCK Center» Нижний Новгород - 432 км федеральной трассы М-7 «Волга»;
«TRUCK Center» Уфа - 1492 км федеральной трассы М-5 «Урал»;
«TRUCK Center» Самара - 1037 км федеральной трассы М-5 «Урал»;
«TRUCK Center» Тюмень - 298 км Свердловского тракта трассы Р-351 «Тюмень-Екатеринбург»;
«TRUCK Center» Краснодар - 1303 км федеральной трассы М4 «Дон».

ROSTAR
RESEARCH-AND-PRODUCTION ASSOCIATION
DESIGN AND PRODUCTION OF AUTOMOTIVE COMPONENTS

1 ГОД ГАРАНТИИ
БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ ПРОБЕГА

РЕКЛАМА

DAF EVOBUS IVECO MAN MERCEDES-BENZ NEOPLAN RENAULT SCANIA VOLVO

Украинские богатыри «побеждают» «КАМАЗы»

Украинские богатыри установили силовой рекорд, протащив на веревках сразу три автомобиля KAMAZ-45144, весом 12 тонн каждый.

Зрелищное шоу состоялось 21 октября 2012 года на черниговском стадионе имени Юрия Гагарина в рамках фестиваля «В Чернігові можливо все», который в свою очередь оказался частью городского праздника с большой программой.

Главным героем здесь стал Александр Пеканов – заслуженный мастер спорта Украины, трехкратный чемпион мира, бронзовый призер командного чемпионата мира. В шоу также выступили лучшие стронгмены страны: Александр Лашин и Виктор Юрченко, а ведущим стал прославленный украинский атлет и президент Профессиональной лиги стронгменов Украины Василий Вирастюк.

В порядке разминки Юрченко, Пеканов и Лашин протащили по дорожкам стадиона два КАМАЗа, а затем под несмолкаемые аплодисменты трибун подцепили третий. Общий вес машин составил 36 тонн, а тащили их три человека без каких бы то ни было приспособлений, лишь с помощью своей мускульной силы! Это стало апогеем шоу и заодно новым силовым рекордом страны.

Затем богатыри выполнили несколько поистине нечеловеческих силовых упражнений. Александр Лашин поднял над головой 180-килограммовую колоду. Виктор Юрченко словно тачку покатал по дорожкам стадиона легковой автомобиль. Александр Пеканов вообще поднял машину, после чего посадил 14 ребятишек в микроавтобус и приподнял их вместе с этим автобусом. Юрченко забавлялся с 80-килограммовой цирковой гантелей, которую поднял семь раз. А в заключение представления атлеты перебрасывали через препятствие тяжеленные бетонные шары весом 150 и 175 кг. Совсем как обычные люди бросают мячи. Впрочем, всем желающим тоже предложили попробовать свои силы. Правда, желающих почти не было. Лишь какой-то зритель, старичок с палочкой, уверенно перемахнув через барьер, попытался поднять автомобиль.

www.kamaz.org

www.kamaz.org

И ведь поднял, правда, при небольшой помощи Юрченко и Лашина. «Все эти упражнения, которые кажутся на первый взгляд легкими, выполнить не так-то просто. За всем этим стоит огромный труд атлетов», - сказал Юрченко на пресс-конференции, которая состоялась после шоу.

Прославленный атлет **Василий Вирастюк**, ныне президент Профессиональной Лиги стронгменов Украины, продемонстрировал, что он не только один из сильнейших в мире людей, но и прекрасный ведущий. Он рассказывал о спортсменах, об упражнениях, об этом силовом виде спорта, и даже покорил зрителей своими вокальными способностями.

Остается добавить, что самосвалы KAMAZ-45144 для шоу предоставил официальный дилер ОАО «КАМАЗ» в Украине - ООО «Черниговский автоцентр КАМАЗ» (www.kamaz.in.ua), который работает в Чернигове уже более 30 лет.

Гонки для всех

В США вновь набирают популярность гонки на выживание – пожалуй, самые демократичные соревнования и надо признать, довольно зрелищные.

Участвовать в них может любой желающий. Купить за бесценок на помойке машину не проблема, подготовить ее так, чтобы она хоть сколько-нибудь продержалась на трассе – тоже. Главное – снять все стекла и заварить двери, да еще перенести радиатор в салон. Впрочем, последнее не обязательно. Ну, конечно, раскрасить, а то и украсить. Это уже зависит от буйной фантазии хозяина.

Сама гонка простая. Машины строятся в две шеренги на середине площадки (площадка, конечно, огорожена, по краям выстроены трибуны, наличествуют освещение, комментатор, киоски с едой – словом, все, что нужно для комфортного просмотра) задом друг к другу, по сигналу они сближаются задним ходом и бьют автомобиль из противоположной шеренги. А дальше – до последнего. Обычно, «в живых» остается только один…

Соревнования эти возникли в 50х годах прошлого века, потому что появилось множество старых машин, которые просто некуда было девать. Американцы традиционно не ограничивают себя в том, что касается шоу - так что не стоит удивляться, если где-нибудь под Коннектикутом вам встретятся таранящие друг друга в загоне для скота комбайны. Кроме комбайнов, в США также проводятся гонки с участием пикапов, газонокосилок и даже школьных автобусов.

В середине 90-х гонки на выживание возникли в России и были здесь очень популярны. Наши гонки сильно отличались. Во-первых, участвовать там мог далеко не каждый желающий. Хотя потом туда приглашали звезд эстрады, для которых организовывали особый заезд, и которым спортсмены одалживали автомобили. Именно так в автоспорте появился известный шоумен, участник группы «Секрет» Николай Фоменко, который пару раз «занимал» автомобиль у тогда еще молодого талантливого спортсмена Алексея Васильева. Здесь, в Крылатском, на переоборудованном для гонок стадионе для стрельбы из лука (кратко называемом «Лукодромом») и началась их дружба и совместные выступления в различных кольцевых гонках, вплоть до самых «крутых» международных.

> «В России на гонки приглашали звезд эстрады, для которых организовывали особый заезд, и которым спортсмены одалживали свои автомобили.»

В российских гонках на выживание в машинах стояли профессиональные каркасы безопасности – прочные трубчатые конструкции для предотвращения деформации кузова, вернее, для сохранения жизненного пространства в салоне автомобиля и в его моторном отсеке.

Отличались от американских и сами заезды, которых было как правило от одного до трех. У нас был общий старт для всех участников, после чего они проходили несколько кругов по стадиону. Впрочем, кругов – это сильно сказано, обычно раса петляла как змея, и включала в себя множество искусственных трамплинов и профилированных поворотов, оставшихся от мотокроссов и трековых гонок. Единственным строжайшим запретом было – бить в дверь водителя. Все остальное разрешалось. Одно время, например, было очень популярно «переезжать» соперника…

Интересно, что гонки на выживание были известны в России даже больше, чем королева автоспорта Формула-1. Они просуществовали около 10 лет, потом сошли на нет. То ли убитых машин не осталось, то ли просто изжили себя. Но было весело.

Ваша О.К.

Американцы могут устроить бой даже среди комбайнов

Дорога в облака

Дорога делает их похожими, ведь они дальнобойщики. Дорога – это их судьба, их жизнь, их работа. Здесь они – одно целое с машиной: руки врастают в руль, сердечный ритм сливается с ритмом мотора. Огни чужих городов остаются позади, дорога уводит все дальше и возвращается снова к дому. И тут они становятся совершенно разными: у каждого свои пристрастия и увлечения. Кто-то собирает новый мотоцикл из старых деталей. А кто-то собирает параплан. Чтобы покорить небо.

А мне летать охота!

Летали ли вы когда-нибудь? Нет, не на самолете или воздушном шаре. А так, чтобы свободно, чтобы полет был захватывающим, когда ощущаешь себя птицей, послушной воздушному потоку, несущему к солнцу, ввысь - туда, куда подскажет ветер? Об этом мы часто мечтаем. Помните классическую фразу героини пьесы Островского: «Отчего люди не летают как птицы?...» Может быть, потому что не очень рвутся в небо?

Есть в Удмуртии небольшой город с интересным названием Можга. Расположен он в красивом месте – на слиянии двух рек Сюга и Сюгаилка. Вокруг леса и холмы. И живет в этом очаровательном месте парень – Андрей Чернов, выпускник Удмуртского госуниверситета. Жизнь распорядилась по-своему, и в 1999 году Андрей занялся грузоперевозками. Тогда, сев впервые на КАМАЗ, он и почувствовал «большую дорогу». Потом были другие машины - и больше, и мощнее. За эти годы парк машин увеличился, появилась своя диспетчерская, пришли на работу другие водители. Сегодня сам Андрей реже уходит в рейс, прибавилась работа по организации грузоперевозок.

> **«Если вам довелось летать, то впредь вы будете ходить по земле, обратив глаза к небу, ибо там вы были и туда вы будете стремиться всегда».**

Зато стало немного больше времени для любимого увлечения - для полетов.

Любовь с первого полета

- Я влюбился в небо не так давно – в 2008 году. Попалось на глаза в газете объявление: «Прыжки с парашютом». Набрал номер телефона и уже спустя два дня впервые сидел в салоне самолета с парашютом за спиной, - рассказывает Андрей Чернов. - Сидел и с трясущимися коленками ждал прыжка. Первый выход из самолета на высоте 1000 метров! Не передать, какая буря эмоций бушевала у меня внутри! Затем – шаг в бездну, несколько секунд свободного падения, как-то сразу автоматически сделал все, чему учили на предпрыжковой подготовке, дернул кольцо. Купол парашюта раскрылся над головой, и мне в это мгновение открылось нечто неведомое: на какое-то короткое время я почувствовал себя птицей. Это был один из лучших моментов моей жизни! Потом был удар о планету со скоростью 5 метров в секунду, полет был окончен, но именно тогда я понял, что теперь я заболел. Мне хотелось летать еще и еще. Тем летом я совершил еще несколько десятков прыжков с парашютом. Постепенно пришло понимание, что все-таки этого мне мало, это не совсем то, к чему я стремлюсь. Подготовка к прыжку долгая, полет очень короткий – всего-то 3-4 минуты, и за эти короткие мгновения не успеваешь толком ощутить радость парения в воздухе. Тогда и пришла мысль о параплане.

На «крыло» встают не только птицы

Судьба свела Андрея с людьми, увлекающимися полетами на парапланах и имеющими большой летный опыт. Они и показали ему, что такое параплан, заразили желанием полетать на нем. Талантливый пилот и компетентный инструктор Максим Ткачук помог подобрать первое снаряжение, дал несколько уроков.

- С первого, еще короткого полета, я понял, что параплан – это гораздо серьезнее, чем парашют, - продолжает свой рассказ Андрей Чернов. – Получилось так, как говорил великий Леонардо да Винчи: «Если вам довелось летать, то впредь вы будете ходить по земле, обратив глаза к небу,

Лагерь парапланеристов на соревнованиях в Курае, 2012 год

Сокол и парапланеристы

ибо там вы были и туда вы будете стремиться всегда». Со временем пришел и опыт, и желание совершать более дальние полеты. Мой личный рекорд на сегодняшний день составляет 145 км. Это, кстати, является рекордом Удмуртии на дальность полета. За несколько лет полетов я стал опытным пилотом-парапланеристом, участвую в соревнованиях. Последние мои достижения – это серебро на этапе Кубка России в г. Кунгуре в 2011 году, по результатам соревнований мне присвоили звание кандидата в мастера спорта. Затем была бронза на Кубке России в Курае, здесь я выполнил нормативы на мастера спорта.

Водительская смекалка – параплану!

Но надо сказать, что Андрей не удовлетворился простыми полетами на безмоторном крыле. Ведь такие полеты – это полная зависимость от капризов погоды, от ветра, его направления и силы. Без мотора ты просто паришь, привязанный к воздушному потоку.

- Я все время мечтал иметь моторную установку, которая позволяла бы летать без ветра и каких-либо средств механического старта. Такая установка была мне просто не по карману. Движимые этой мечтой, имея опыт слесарного дела, который накапливался по большей части в конце девяностых и в начале двухтысячных годов (нехватка запчастей в то время заставляла проявлять смекалку в ремонте грузовиков) мы с моим другом (тоже, кстати, водителем-дальнобойщиком) взялись за постройку самодельного летательного аппарата на базе мотора снегохода «Буран».

«Другое дело – параплан с мотором! Вот тут и пригодились Андрею и водительская смекалка, и полученные слесарные навыки и многое другое.»

Полеты в Можге, 2012 год.

Первый опытный мотопараплан Андрей с приятелем смогли собрать за три месяца. Все делали своими руками, работая по вечерам в гараже. Чертежи срисовали с фотографий аппаратов из интернета, на местном авторынке приобрели жигулевские запчасти, из которых и собрали ходовую часть, а каркас сварили из простой квадратной трубы.

Пришло время первых полетов. И тут выяснилось, что еще многое надо доводить до ума: движок оказался слабым - его заменил мощный РМЗ-500. Еще через полгода в воздух поднялся уже настоящий сильный двухместный мотопараплан грузоподъемностью до 350 кг. Максимальная скорость созданной установки – 75 км в час, бак на 30 литров горючего дает возможность находиться в полете почти 5 часов, максимальная высота, на которую рискнул взлететь Андрей, – 3500 метров.

Сегодня Андрей летает на моторном ITV Buldjg под куполом Ozon Mantra R11. Любовь к полетам и небу продолжает соседствовать с другой страстью – к грузовым автомобилям. С ними он тоже не расстается. Ведь для него - что дорога по земле, что дорога в облака – это любовь навсегда. Когда смотришь на яркие, разноцветные перышки парапланов, когда они легко скользят среди облаков, невольно думается: разве люди не умеют летать, как птицы? Умеют! Надо только очень сильно захотеть!

Леонид Пустов

▶ Справка

Параплан – это самый легкий из всех летательных аппаратов. Выглядит параплан как огромное крыло в форме эллипса. Отличается от парашюта тем, что на нем не спускаются с небес на землю, а наоборот, поднимаются вверх. Он может летать высоко, на дальние расстояния. Благодаря своей конструкции, он может набирать высоту даже при слабо-восходящих потоках воздуха. Подвесная система значительно удобнее, чем у парашюта: пилот может сидеть или полулежать в ней, не уставая при многочасовом полете. Кстати, мировой рекорд по дальности полета на параплане – 423 км.

▶ Рекорды

Надо сказать, что наш герой немного поскромничал – оказалось, что достижений у него побольше, чем он нам рассказал. Итак, Андрею принадлежат:
рекорд Удмуртии на дальность в 2009 году - 34км;
рекорд на дальность в 2011 году - 145 км;
рекорд Удмуртии высоты на парамоторе в 2012 году - 3504 метра.
Андрей Чернов - призер Чемпионата Удмуртии в 2011 году (2 место), Кубка Удмуртии в этом же году (2 место), этапа Кубка России (2 место), призер Кубка Удмуртии 2012 года (3 место).

Зимники Якутии

Дорога длиною в десять лет

Как ни покажется странным, но эти рассказы написаны женщиной. От них невозможно оторваться, потому что в них есть все – надежда, вера, преданность, любовь, трусость и предательство... С разрешения автора, Альбины Сысоевой, мы публикуем небольшие отрывки из ее рассказов о людях, для которых дорога – это жизнь. В прямом смысле этого слова.

О себе

В Интернете читаю рассказы о путешествиях на машинах. Кто-то ездил в отпуск, кому-то необходим адреналин. Мои путешествия начались не с отпуска, а просто я пошла на пенсию. Работа, домашние дела отошли в сторону. Дети живут самостоятельной жизнью, сидеть дома не захотела. Решила — буду рядом с мужем, водителем-дальнобойщиком. Машина у нас МАЗ-509. Работаем по найму на разных заказчиков – возим грузы с Большой земли на Якутский север по зимнику Иркутской области и Саха-Якутия.

География

Для тех, кто не знаком с дорогами Якутии, поясняю, что доставка любого товара на Север в зимнее время производится автотранспортом по зимнику, это с декабря по апрель. Протяженность от Усть-Кута Иркутской области до Мирного (Якутия) — 1 100 км, из них 830 км зимника. Зимник — это дорога только зимой, и которой нет летом — тайга, мари, болота, реки и речушки. Весной, когда дорога становится непролазной, возвращаемся домой.

Счастливые – не воруют

Почти сто километров дорога в одну колею. Много снега. Чтобы летом можно было проехать, отсыпали насыпь — через каждые 200-300 метров огромные ямы глубиной до трех метров. Буровики в шутку называют ямы могильниками. Всматриваюсь вперед: только бы не было встречных. Впереди какое-то шевеление. Подъезжаем ближе, стоят машины, трактор расчищает площадку для разъезда. Нам повезло, мы ждали всего часа три, передние машины в ожидании трактора простояли больше суток. Ночью на подъезде к Усть-Куту мимо проносятся КАМАЗ с коммерческим грузом и легковая за ним. Знакомое чувство тревоги и злости кольнуло сердце. Это мы уже проходили, когда возили такой же груз. Едем дальше. КАМАЗ умчался, «братки» на машине зарылись в сугроб. Вообще в Усть-Куте «ушами хлопать» не советую. И не только машинам с коммерческим грузом. Не брезгуют ничем, начиная от цепей и запасных колес. Здесь нас два раза грабили. Один раз фуру открыли прямо на ходу. Второй раз по верхней дороге у родника машину выбросило с дороги, и мы чуть не ушли под откос. Спасибо спрессованному высокому снегу у кромки дороги. Рессоры на машине рассыпались, нас скособочило, я каким-то образом разбила руки в кровь. Было это ночью. Решили часа три отдохнуть и приступить к ремонту. Мы больше суток не спали: ограбили - даже не слышали. Фура открыта, товар выброшен на снег. Отремонтиро-

Вмятина – после сцепки

На стенах пикета - купюры

Пикет Медвежонок, там есть чучело медвежонка

вались, поехали. За городом в «странной позе» стоял «Урал» из Удачного. Пожилому водителю плохо — его тоже ночью ограбили. Муж отнес лекарство (давление зашкаливало), и чтобы как-то утешить, сказал ему, что не он один «лопух» - у нас та же беда. Это было в начале апреля. В тот год из Якутии домой не вернулись: все, что заработали за зиму, отдали хозяину за украденный груз. Вспоминая тот случай, до сих пор удивляюсь. Как они привезли награбленное домой, что сказали своим близким? Наверное, это несчастные люди. Счастливые - не воруют.

Шестое чувство

На зимнике неплохо присматриваться, я бы сказала, прислушиваться к себе. Есть какое-то шестое чувство, которое иногда помогает нам. У меня нет привычки смотреть в зеркало заднего вида ночью. Но один раз в зеркало смотрела и оглядывалась через каждые 10-15 минут. Муж спрашивает: «Ты кого ждешь?». На затяжном подъеме снова оглянулась — горим! Горят задние колеса у машины. Останавливаться нельзя, потащит назад. Едем и горим. Посреди подъема небольшой ровный пятачок. Тушили долго. Разбивали спрессованный снег. Диски алели от жары, пламя, внутри что-то булькало. С горем пополам за три часа проехали около 15 км до пикета, а мне очень хотелось выпить. Нервы. Но было неудобно сознаваться мужу.

Пикеты

Пикеты - это отдельная тема. На зимнике их несколько штук. Стены в столовых обклеены денежными купюрами с приветами из разных уголков страны. Фотографиями со всевозможными ДТП. Здесь водители не только могут покушать, сходить в баню. В первую очередь, пикеты — это свет в окошке. Многодневные рейсы, некоторые водители на зимнике из других регионов. Они живут в машинах до весны. Машины не глушатся. Люди устают, изматываются, поломки, ДТП. А на пикетах встречи, разговоры, «расслабуха», и снова дорога. Если бы вы только знали, как много видели и слышали наши «пикетчики» и как много раз оказывали нам всяческую помощь в трудную минуту...

Перекур

В третий раз – на подъем

У них – и у нас

Ремонт в морозы - хуже не придумаешь. Хорошо автономное отопление, на ночь опускаем кабину. Муж несколько раз разговаривал с водителями, которые ремонтировались на морозе, в машине у них топилась дровами буржуйка. Который раз убеждаемся, что запасные детали стали выпускать некачественные. Только купили, вновь крошатся, ломаются. Даже камеры на морозе деревенеют и трескаются. Морозы - самый тяжелый период, тяжело людям, тяжело технике. Выйдя на улицу можно определить температуру воздуха. Надо просто подуть: если воздух шелестит как шелк, значит ниже сорока. Когда, наконец, температура поднимается до 35, кажется, что стало тепло. Почти всю зиму машины не глушатся. Огромная потеря топлива на стоянках, в ожидании разгрузки-погрузки. Актированные дни из-за морозов бывают по несколько дней. Как-то смотрели по ТВ о канадских дальнобойщиках. Там, если машины не разгружаются по какой-либо причине, простой оплачивается. Нашим, российским дальнобойщикам об этом можно только мечтать.

Нервы

Каждый год зимник не устает собирать дань здоровьем, жизнью, разбитой техникой. Едва не совершили ДТП и мы. От пикета 240-й до «Светы» есть два плохих места. На одном из поворотов с перекосом вылетает «иностранец» с тралом. Вместо того чтобы избежать столкновения и уйти в сторону или на худой конец подставить трал, машина остановилась. Водитель вошел в ступор, покорно ожидая ЧП. Буквально в сантиметрах от чужой кабины муж вырвал из колеи полуприцеп. Машина осталась стоять. А ведь мы его сейчас чуть не размазали. Происходило все быстро, молча. Но муж снял рубаху - спина была мокрая. И где-то здесь же через некоторое время у мужиков не выдержали нервы, схватились за оружие. Трезвые, далеко не в щенячьем возрасте. Кто их знал, удивлялись. Гнев затмил разум.

Река Лена. Скоро здесь пойдут баржи

Оттепель – самая страшная беда

Как-то один водитель рассказал, как в 1997-м не смог выйти с зимника. Тогда из-за неожиданного и раннего потепления не вырвались из зимника более двухсот машин. Машины, брошенные водителями, разграбили, растащили по тайге. До сих пор вдоль дороги лежат останки тех машин. Как растаскивают по запчастям машину, я видела своими глазами совсем недавно. Не смог выйти с зимника КАМАЗ с будкой. На следующий год за два месяца его как корова языком слизала, но вначале расстреляли. А в 97-м кто-то свой товар забирал на вертолетах, но в основном, если это был скоропорт, все гнило. В тайге от гниющих окороков,

Поехали!

По поведению водителей можно судить, кто бывалый дальнобойщик на зимнике, а кто новичок. Новички со временем заводят знакомых, друзей, а без взаимопомощи далеко не уедешь. Здесь даже в марте температура может опуститься до сорока и ниже. А машины имеют свойство ломаться, и колеса взрываются. Пусть у вас будет и домкрат, и трос. Не прыгайте по ледяной воде в кроссовках, прося водителей: «Дяденька, продайте сапоги». На зимнике наледи и зимой бывают, а весной такая колея, как в песне Высоцкого. А в остальном – все прекрасно!

мяса и колбасы стояла жуткая вонь. Водители понесли огромные убытки. Кто-то даже покончил самоубийством. Повезло тем, кто смог прорваться на пикеты и в поселок Непа. С поселка по первой большой воде смогли уйти на баржах, а на пикетах стояли до следующего зимника. Этот водитель и еще несколько машин стояли от поселка в нескольких десятках км. В июне к ним пробилась еще одна машина, о которой они даже не подозревали. С июля месяца стали гатить мари, говорит - проедем несколько километров и снова гатим. В поселок вышли в сентябре. Жители были шокированы, когда увидели, как из тайги, по которой ездят только зимой, одна за другой выходили машины и спускались к реке. Водители надеялись на баржу, но Нижняя Тунгуска обмелела, пришлось жить до зимы. И еще они очень соскучились в тайге по хлебу.

Я – не «кузнечик»!

Не люблю в гололед подъемы. Если машина «шлифанула», то все — противооткатники, подсыпка, долбежка льда. Еще хуже, когда неуправляемо и с нарастающей скоростью тащит назад. Как-то подъезжаем к подъему, в 90 км от выхода с зимника. Там часто «канитель». Поднимаемся. Одна фура уже стоит в стороне, уперлась в деревья. Вокруг все изрыто. Водитель с напарником на все плюнули, ужинают, а может, уже завтракают. Две другие машины, тоже с фурами, штурмуют подъем. И мы тут нарисовались. Муж с лопатой и ведром пошел помогать. Сверху спускается пятая машина, с фурой! Хотя и старается не сорваться, и спускается не быстро, но фуру заломило и она всей массой надвигается на нашу кабину. Сигналю фарами («бибикалка», как всегда, не работает) и лихорадочно ищу фотоаппарат, чтобы запечатлеть драматический момент. А товар-то как жалко! Про себя забыла. В последний момент машина выровняла фуру в метрах трех от нас. И ушла с правой стороны. А мне влетело от мужа, орал: «В таких случаях прыгай назад, в спальник!». Щ-щас! Нашел кузнечика! Там все и как всегда забито вещами. Утром нас вытащил МАЗ, почему-то называемый «Чипс».

Плохая примета

Часто видишь, как кто-то из водителей при поломке вместо предупреждающих знаков, впереди и сзади машины ставят вырубленные живые деревья — кедры, ели, сосны. Это, при том, что есть сухостой. День-два, может всего несколько часов — ремонт закончен, машины уходят, и немым укором остаются на обочине дороги убитые водителями деревья. Мелочи? Вовсе нет, мы забываем, что есть обратная связь. К сожалению, убивают не только деревья. Как-то едем, а впереди нас идет тот, который расстреливает дорожные знаки и ворон. На дороге лежат вороны, или с раскинутыми крыльями повешены на кустарниках. На пикете мужики возмущаются, один говорит: «Не доедет до места, вот увидите, примета есть». Вышли на улицу, а там водитель выговаривает своему напарнику за стрельбу. На следующий день КАМАЗ этот лег на бок на перекосах. А там без перегрузки машину не поднять.

Простые правила зимника

Некоторые новички на зимнике бывают «обезбашенные». Привыкли по хорошим дорогам ездить. Не понимают, что бывает такое, когда есть необходимость уступить груженой машине дорогу, даже если та идет по встречной полосе. Опытные водители зимника так и делают. Не надо выскакивать с подручными средствами в руке, учить правилам дорожного движения. Нет, нас не учили. Но подобные случаи происходят. Просто спокойно оглянитесь, как более безопасно разъехаться со встречным. Зимник сам по себе экстремален и там свои правила. Берегите себя и других!

Подготовил Влад Ронин.
Фото взяты
с разрешения автора
с сайта www.travel.drom.ru

Музыка в ночи

Два раза на перекосе чуть не сцепились со встречной машиной. Со вторых суток идем только по ночам, по заморозку. Тяжело. К утру глаза слипаются, голова тяжелеет. Помогает не заснуть музыка. Полюбила шансон. Соответствует духу дороги и обстановки. Классическая или спокойная навевает сон. Сразу выкидываем диски или кассеты с откровенно неприличными выражениями. Возникает желание помыть руки. Покупая «Шансон для дальнобойщиков», удивляюсь, почему пишущие на диски думают, что все водители-дальнобойщики или уголовники, или извращенцы? Нормальные они люди, не надо подстраивать их под свои вкусы. Иногда слушаем современных исполнителей, не слова, а ритмичную музыку — не дает уснуть. Но быстро надоедает, невольно начинаешь прислушиваться к словам-пустышкам, накатывает раздражение. Порой всю ночь играет на гитаре Дидюля. Бодрит.

На этом подъеме груженые машины часто попадают в ДТП

Анекдоты

Непобедимая женская логика! Не взял трубку, значит с бабами! Не в сети, значит с бабами! В сети – значит, опять переписывается с бабами!

Идет женщина ночью, подходит к кладбищу, боится пройти. Видит: идет мужчина, просит проводить. Идут вместе, мужик анекдоты рассказывает.

Женщина смеется, говорит:

- Какой ты веселый мужчина.

Мужик говорит:

- Видела бы ты меня при жизни…

В глубокую яму попал лев. А рядом растет дерево. На ветке этого дерева прыгает обезьяна и радуется:

- Ну, все, кошка драная, ты попал! Когти на бусы, зубы на сувениры, шкуру вместо коврика постелют, голову на стену прибьют, так тебе и надо!

И так полчаса. Тут ветка ломается и обезьяна падает ко льву в яму:

- Лева, не поверишь! Спустилась извиниться!

У каждого свой рецепт для счастья. У меня на потолке написано: завтра бросаю жрать. Каждое утро, просыпаясь, вижу эту надпись и думаю: хорошо, что завтра, а не сегодня.

Женщина - это тайна, покрытая макияжем.

Новый русский поймал золотую рыбку. Она ему и говорит:

- Отпусти меня, любое желание исполню.

- Рыбка, вот есть у меня квартира в Москве, а вилла на Канарах. Построй для меня автостраду, чтобы я мог быстро из квартиры до виллы добираться.

- Ну, ты даешь! Это ж очень тяжело. Только представь, сколько нужно бетона, асфальта. Уж лучше загадай другое желание.

- Ну, ладно. Вот у меня были четыре жены. Все как сыр в масле катались, но при этом были вечно чем-то недовольны, а почему - не знаю. Научи меня, золотая рыбка, понимать женщин.

- Тебе автостраду четырех - или шестиполосную?

Муж сидит за компьютером и рубится в стрелялку. Жена, пытаясь привлечь внимание супруга:

- Ну, вот ответь мне, зачем тебе эти монстры, когда у тебя есть я?

Мужчины обычно все вещи вешают на пол.

Солдат каждый день получает письма от возлюбленной. Ему все завидуют.

Однажды из конверта выпадает чистый лист бумаги. Все удивлены и вопросительно смотрят на солдата. Он смущенно объясняет:

- Перед самым уходом в армию мы с ней поссорились. И с тех пор не разговариваем…

Один парень по вечерам смотрел в бинокль на девушку, живущую напротив. Утром у него раздается звонок и женский голос спрашивает:

- Ты не видел, куда я вчера колготки положила?

На работе переругались все женщины. Чтобы восстановить порядок, вызвали начальника цеха, но женщины всё равно кричат, перебивая друг друга.

- Тихо! - потеряв терпение, крикнул начальник.

- Пусть говорит та, которая всех старше!

И тут наступила тишина…

Чем старше становишься, тем больше свидания начинают напоминать собеседования.

Объявление на двери подъезда: «Уважаемые дамы! Просьба заводить любовников из местных, соседям негде парковаться!».

- Ну как тебе замужем?

- Неплохо. Однако мне кажется, что он женился удачнее, чем я вышла замуж!

Психологи установили, что оранжевый цвет высвобождает эмоции, поднимает самооценку и является отличным антидепрессантом. Теми же свойствами, к слову, обладает и купюра достоинством 5000 рублей.

Боже, дай мне силы, терпения, и на всякий случай 42 миллиона долларов.

- Доктор, у меня в голове маленький человечек все время ругается матом!

- Так это легко поправить! 1000 долларов и никаких проблем!

- Доктор, а знаете, что сейчас сказал маленький человечек?

Новая Россия. Беседуют два человека. Один говорит другому:

- Я банкир, и, к своему стыду, не был в театре уже лет десять.

- Не переживайте, - отвечает второй, - я актёр, и тоже последние десять лет не был в банке.

Анекдоты

Мама встречает дочь с дискотеки.
- Пришла?
- Пришла!
- А что так поздно?
- А ты, небось, уже все больницы обзвонила?
- Обзвонила!
- Все морги обзвонила?
- Обзвонила!
- А мне что не позвонила?

Семья приходит в ресторан. Поели, отец расплачивается, а мать говорит официанту:
- Вы не против, если возьмем остатки домой, для собаки?
- Да, конечно, пожалуйста!
Дети, хором:
- Ура! Нам купят собаку!

- Мам, сегодня выходные. Можно, меня друзья принесут позже чем обычно?

Про любовь между Ромео и Джульеттой: эти отношения между 13-летней девушкой и 15-летним молодым человеком длились 3 дня и привели к 6 смертям.

Мать ругает ребенка:
- Ты настоящий поросенок, весь замарался! Ты знаешь, кто такой поросенок?
- Да, мама, поросенок - это сын свиньи…

Встала утром после корпоратива. Надо сына в садик вести. Говорю дочери:
- Уведи Вову в садик — полтинник дам!
Тишина. И тут Вова говорит:
- Давай сотню, я сам уйду.

Учительница спрашивает Вовочку, знает ли он Циолковского, Кулибина, Попова?
- А вы знаете Серого, Зубатого и Диму Большого?
- Не знаю, - отвечает ошарашенная учительница.
- Ну, так и нечего меня своей бандой пугать.

Продавец в магазине маленькому мальчику:
- Ты действительно уверен, что тебя послали купить четыре килограмма конфет и двести граммов картошки?

Решал на досуге как-то кроссворд, последнее не отгаданное слово в кроссворде: «Вид клещей? 9 букв».
Дело принципа отгадать. Перерыл все энциклопедии и справочники – ну, нет такого клеща, бился головой об стену, звонил энтомологам - бесполезно.
В следующем номере газеты ответ: «ПАССАТИЖИ!». Вот сволочи…

В магазине:
- Извините, у нас нет сдачи. Возьмите вот пять жвачек с Микки Маусом.
- Я вам ребёнок, что ли?! Дайте с Терминатором…

Труженик свистка останавливает машину. Подходит. Спрашивает сурово:
- Вы знак видели?
- Видел.
Гаишник расплывается в доброй улыбке:
- Сынок мой нарисовал…

– У вас ацетилсалициловая кислота есть?
– Аспирин что ли?
– Да, да, да… всё время забываю это слово.

Телефоны всё тоньше и умнее, а люди – наоборот.

Шеф своему подчиненному:
- Иванов, Вы уволены!
- Уволен?! Странно, мне казалось, что рабов продают.

В завершении дипломной работы: «Исходя из выше скачанного… »

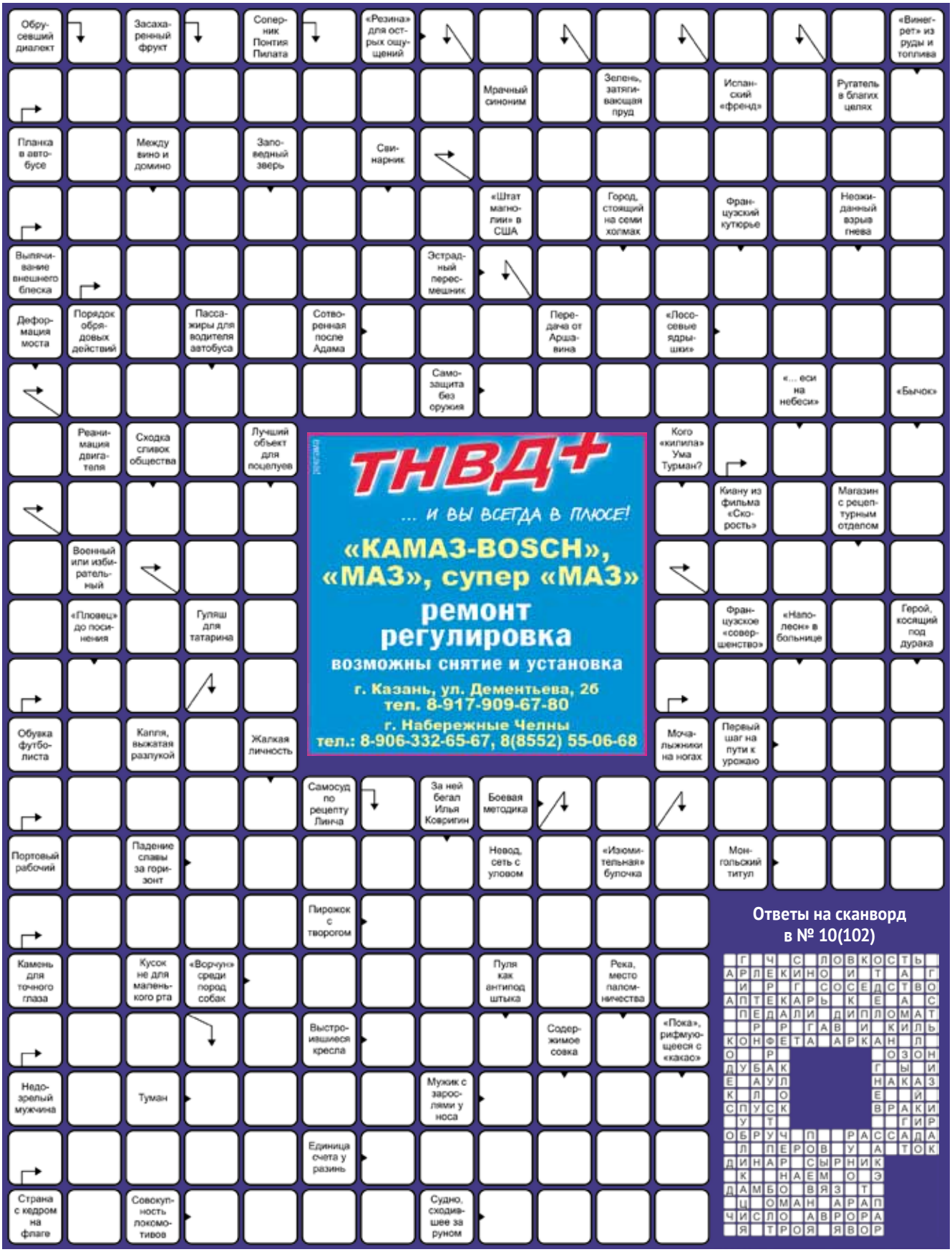
На акцию протеста вышли на улицы врачи. Власти не могут понять, чего хотят доктора, потому что никто не может разобрать, что написано на транспарантах.

- В «Титаник» бы лучше добавили больше секса, был бы хоть какой-то стимул посмотреть.
- Или Брюса Уиллиса.
- Если добавить Брюса Уиллиса, то он спасет «Титаник».
- Вот-вот…
- А если добавить Стивена Сигала, то ещё и айсберг утопят…

- Тебе не стыдно? В дырявых носках в гости пришёл.
- Это не дырка.
- А что это?
- Декольте.

Да что там Wi-Fi! Моя бабушка ещё беспроводные утюги помнит!

Надпись на калитке: «Стучите громче, глухая собака!»



ТНВД+
... И ВЫ ВСЕГДА В ПЛЮСЕ!
«КАМАЗ-BOSCH», «МАЗ», супер «МАЗ»
ремонт
регулировка
возможны снятие и установка
г. Казань, ул. Дементьева, 2б
тел. 8-917-909-67-80
г. Набережные Челны
тел.: 8-906-332-65-67, 8(8552) 55-06-68

Ответы на сканворд в № 10(102)

Спрашивайте газету «ГРУЗОВОЗ»

УЧАСТОК ТРАССЫ М7 «ДОРОГА №1»
г. Набережные Челны
ООО «Элтехснаб», Орловское кольцо.
ООО «ТД «КамаЦентрСервис».
ТФК «КАМАЗ».
АЗС «ЛУКОЙЛ» на проспекте Х. Туфана.
Магазин «ДизельТранс».
Магазин «Мотордеталь» (ПГО «Гараж-2000»).
Магазин автозапчастей «Комбат».
«ТНВД+», напротив здания ГИБДД.
ООО «ZF КАМА»
АПК «Союз».
Магазин «РаИл» – запчасти для грузовых иномарок, 1044-й км.
Магазин запчастей «24 часа», 0,5 км от весового контроля
ОАО «РИАТ».
Кафе «Волшебное».
Магазин запчастей, 1058-й км.
Грузовой шинный центр Truck Point, 1058-й км.
АЗС «Уфа», 1061-й км.
Магазин запчастей «Ренавтоцентр».

ТРАССА М7 МОСКВА – ЧЕБОКСАРЫ
Кафе «Монарх».
Кафе, гостиница, стоянка «Абсолют», 377-й км.
Магазин запасных частей «Sotrans».
Торговый комплекс «Беркут».
ТГК «Уют».
Грузовой шинный центр Truck Point, 358-й км.
Кафе «Визит».
Кафе-стоянка «Санта-Мария».
Магазин автозапчастей ИнтерС, 384-й км.
Кафе-стоянка «Яр».
Магазин автозапчастей ИнтерС, 397-й км.
Кафе-стоянка «Родник удачи»
Кафе-стоянка 445-й км.
Кафе-стоянка «Дорожное». Кафе «Любава».
Кафе «Аркадия».
Кафе «Калитка»
ЦДС «Тан».
Магазин запчастей «Деревня Шик».
ТГК «Талгар».
ТГК «Эдем».
ТГК «Ладья».

ТРАССА М7 ЧЕБОКСАРЫ – КАЗАНЬ
Магазин «Автомир», грузовой шиномонтаж г. Цивильск, 678-й км.
Магазин запчастей ООО «Унивекс», пос. Кугеси, 655-й км.
Мотель-кафе «Рябинушка», 718-й км.
Кафе-стоянка «Караван».
Кафе-стоянка «Калина».
АЗС «Сибнефть», 734-й км. Кафе-стоянка «Алан».
Грузовой шинный центр Truck Point, 762-й км.
«Экспресс ТракСервис», 774-й км.
Кафе «Уютное».
Магазин запчастей LiveTruck. АЗС «Магистраль», 788-й км.
Автоцентр Scania
Кафе «Узбекская кухня».
Кафе-стоянка «116 дорог», 809-й км.
ГК «Ак Барс».
Магазин запчастей SoLex Auto. Грузовой шинный центр Truck Point, 812-й км.
Магазин запчастей LiveTruck, 814-й км.

ТРАССА М7 КАЗАНЬ – НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ
Шинный центр TYRE PLUS, 847-й км.
Кафе-стоянка «Альбина», 854-й км.
Кафе-стоянка «900-й км».
Кафе-стоянка «Аргамак».
Кафе-стоянка «Чибис».
Кафе «Казиле».
Кафе «Муш».
АЗС «Кузкей», 997-й км.
Кафе-стоянка «Арба».
Кафе-стоянка «Тургай».
Шинный центр «TYRE PLUS». «ТРАК-ЦЕНТР Елабуга», 1023-й км.
Кафе «24 часа».
Автоателье, 1022-й км.
Кафе «Родник».

ТРАССА М7 НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ – УФА
АЗС «Кузкей», 1068-й км.
ГК «Автодвор Кузкей».
Кафе-стоянка «Натали».
Кафе-стоянка «Экватор».
АЗС «Чулманнефтепродукт», 1161-й км.
Кафе «Гузель».
Кафе-стоянка «Вояж».
Кафе «Дальнобойщик».
Магазин-кафе «Интеграл», 1194-й км.
Магазин запчастей «Яркеево»
Кафе-стоянка «Дуслык».
ТГК «Кураж».
ТГК «Добрый день».
ТГК «Смак».
Кафе «Придорожное».

ТРАССА М5 САМАРА – УФА
Кафе «Тимур».
Кафе «Вечный зов», 1059-й км.
Кафе-стоянка «Оазис».
Кафе-стоянка 1076-й км.
Кафе-бистро «Антоновка», 1121-й км.
Кафе-стоянка «У Саныча».
Кафе-стоянка «У Федора».
Кафе «24 часа», 1134-й км.
Кафе «Изумруд».
Кафе «Пекинка».
Кафе-стоянка «У Галины».
Кафе-стоянка «Теремок».
АЗС «Ликард-А», 1255-й км. АЗС «Роснефтепродукт», 1272-й км.
«Еврозапчастьцентр», 1275-й км.
ГК «Инфотек».
АЗС «Роснефтепродукт», 1275-й км.
Магазин запчастей для грузовиков и прицепов, 1276-й км.
АЗС «Роснефтепродукт», 1278-й км.
Гостинично-развлекательный комплекс Five Stars.
«Еврозапчастьцентр», 1278-й км.
Кафе «Восточная кухня».
ЦДС «М5 Транзит».
Кафе «Кара Алтын».
Магазин автозапчастей, 1276-й км.
Магазин Автозапчасти-24, 1287-й км.

ТРАССА М5 УФА – ЧЕЛЯБИНСК
Кафе «Горизонт».
Кафе «Заправка».
Магазин запчастей для импортных грузовиков и прицепов, 1499-й км.
Кафе «Восход».
Кафе «Stopka».
Кафе «У Жорика».
Кафе «Три толстяка».
Автоателье, 1564-й км.
Магазин автозапчастей «Дизель», г. Сим.
Бистро-стоянка «Дорожное».
Кафе «МакДан», 1608-й км.
Кафе «Харчевня»
Магазин автозапчастей «Все для авто», 1619-й км.
Кафе «Юрюзань».
Запчасти и сервис для импортных грузовиков «Коммерческий транспорт».
Магазин запасных частей КАМАЗ, МАЗ, 1657-й км.
Кафе-стоянка «Родник».
Кафе «Пугачевский вал».
Магазин автозапчастей для грузовых автомобилей, 1706-й км.
Кафе, гостиница «Черная кошка»
Кафе-стоянка «Золотая рыбка».
Кафе «Ямщик».
Кафе «Вояж».

ТРАССА Р230 ЕЛАБУГА – ИЖЕВСК
Кафе «Дилижанс».
ГК «Метелица».
ГК «Уют».
Кафе «Турист».
Магазин запчастей «Интерпартнер».
Сеть магазинов запасных частей «Для грузовика»
ТГК «Придорожный комплекс».
Магазин автозапчастей для груз. автомобилей (около ТГК «Придорожный комплекс»).
Кафе «Спринт».

НОВОСИБИРСК
Магазин запчастей ООО «Гермес», ул. Малыгина 13/1.
Магазин запчастей ООО «Европарт Рус», ул. Петухова.
НП «Объединение перевозчиков Сибири».
АСМАП «Сибирь».
ООО «Лонгран».

ТРАССА М51 «БАЙКАЛ» (НОВОСИБИРСК - ОМСК)
А/комплекс «Мираж», 1422-й км
Магазин а/запчастей «Мираж», 1422-й км
Кафе «Мираж», 1422-й км
А/комплекс «Сомел».
Кафе «У озера» (60 км от Новосибирска)
Кафе «Белобородово»
Столовая «У Татьяны»
Кафе «Хуторок» (г. Каргат)
Автокомплекс «У Шмаковых», кафе «У Шмаковых», автозапчасти

ТРАССА Р 256 «ЧУ́ЙСКИЙ ТРАКТ» (НОВОСИБИРСК – БАРНАУЛ)
Кафе «Русская, узбекская кухня»
Магазин «Автозапчасти», п. Тальменка

ТРАССА М53 «БАЙКАЛ» (НОВОСИБИРСК-КЕМЕРОВО)
Кафе «Цезарь»
Кафе «Автотурист», г. Болотное
Кафе «У Наташи»

ИЗМЕНЕНИЕ В КОНСТРУКЦИИ!

РШ 1630-2919010-20

ROSTAR
RESEARCH-AND-PRODUCTION ASSOCIATION

РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО
АВТОКОМПОНЕНТОВ

ТЕПЕРЬ КРЫШКИ РАСПОЛАГАЮТСЯ В ОДНОЙ ПЛОСКОСТИ

БЫЛО

Крышки располагались по разные стороны

СТАЛО

Крышки располагаются в одной плоскости

- Изменение произведено в целях оптимизации производства и унификации с аналогичными РШ.
- Данные изменения не влияют на качество, ресурс, монтаж штанги и она взаимозаменяема с предыдущей конструкцией.
- Новая конструкция одобрена Научно-Техническим Центром ОАО «КАМАЗ» и поставляется на автосборочный конвейер.

www.rostar.biz

ROSTAR
RESEARCH-AND-PRODUCTION ASSOCIATION

DESIGN AND PRODUCTION
OF AUTOMOTIVE COMPONENTS

ООО «ТДР»
Официальный дистрибьютор продукции ROSTAR для грузовых иномарок в Татарстане

VOLVO MERCEDES-BENZ MAN SCANIA DAF IVECO HOWO RENAULT FREIGHTLINER

Тел.: (8552) 53-58-31, 36-58-31, 8(917) 286-51-05
e-mail: tdr116@mail.ru

ICQ: 371758851, 324855868
Skype: ootdr116

Адрес: 423800, РТ, г. Набережные Челны, Мензелинский тракт, д. 15, офис 301

Реклама

ГРУЗОВОЗ

ГРУЗОВОЗ
№ 11 (103), ноябрь, 2012 г.

Газета зарегистрирована Управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан), свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ТУ16-00773 от 05.06.2012 г.
Выходит 1 раз в месяц

Учредитель/издатель: ООО НПО «Ростар»
Адрес издателя: 423800, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, БСИ, ул. Дорожная, д. 39
Адрес редакции: 423800, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, БСИ, ул. Дорожная, д. 39
Главный редактор: Фатыхова А. Х.
Телефоны редакции: 8-917-284-01-14, (8552) 76-02-24
Факс: (8552) 77-86-80
E-mail: gruzovoz-smi@yandex.ru
Газета распространяется бесплатно. Рекламодатели несут ответственность за точность предоставленной информации, а также за то, что в публикуемых ими материалах не содержится данных, не подлежащих открытой публикации. Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.
Дата выхода номера: 20.11.12
Дата подписания в печать: 19.11.12
По графику – в 16.00.
Фактически – в 16.00
Газета отпечатана в типографии ООО «Глагол»
Адрес: 423826, РТ, г. Набережные Челны, пос. Сидоровка, Промзона, склад №3. Тел. (8552) 70-78-60
Тираж: 25000 экз.