

МОНОЛОГИ



ДОБРОЕ НЕ ПРОПАДАЕТ ДАРОМ!

— Чаю хочешь? Со сгущенкой сделала и сухуюю гущу. Да ты пей, не порываю, из дому приношу. Хотя на чай мне бы любая красавица в цехе подала. Худо-бедно, а крутимся: зефирчик тебе, вашилинчик, в запахах купаемся. Я как на фабрику пришел, так однокласснику не покупывал. «И так вкусно пахнешь», — жена говорит.

Только казенного — ни-ни. Ну ожекл когда конфету подошла оешь, так и то из уважения. У нас коллектив дамский, без уважения, брат, нельзя. Кто им, красавицам, улыбуется да подсобит, если

не мы с «Захаром»? Все думаю, что на кондитерской фабрике рай земной, а у нас мешки, жара, работа да переломка. Не хочешь поработать, сладкой жизни попробовать? Могу устроить, хе-хе. Да ты пей чай-то, разговор длинный про мою любовь к «Захару». Пока мешки грузят, в аккурат успеем.

Значит, пиши: Лапшин Виктор Николаевич. Возраст пенсионный, но не в тираже погашения. На кондитерской фабрике работаю двадцать лет, как в колеечку, без побегу. Разумеется, имею в шоферском деле первый класс,

иначе бы себя не уважал, чего в жизни впусую-то жить, подмастерьем?

Этого самого пи-ни, если только по большим праздникам. И то в меру, а не досыта. Голову не терю, руль держу крепко. Я еще в армии в технику намертво вцепился, был командиром орудия в танке. Там, знаешь ли, трясет! Если к металлу не прикипнешь телом и нутром, пропадешь. Был я еще в жизни своей токарем и маляром на ВРЗ, но это так, проходное, а вот шоферское — на всю оставшуюся жизнь.

Шоферскую науку в авто-

клубе ДОСААФ осиливал. Не скажу, что там университет, но инструкторы запомнились. Остальному, если кто хочет, жизнь сама доучит. Так и брал ступеньки: третий класс за казенный счет, потом второй, а за первый свои кровные 36 рублей выложил, столько тогда стоила теория шоферская наука. Это вынуждены подавать, а бензину на практическую езду нет. Как был в нашем государстве бардак, так и остался. Мы стареем, а он все молодой. Не знаем, когда это дело кончится?

● Окончание на 2-й стр. «З. В.»

● Водитель и ГАИ

АНКЕТА

1. Кто вы — водитель-профессионал, водитель личного транспорта (нужное подчеркнуть)?

2. Отношение к службе ГАИ: необходима; можно обойтись без нее; нужна, но с другими функциями, — какими!

3. При каких ситуациях вам чаще приходится встречаться с работниками ГАИ — при нарушении ПДД; остановка по инициативе работника ГАИ; сам обращаюсь к работнику ГАИ за информацией, консультацией, помощью; общение с ДТП, плохом состоянии дороги.

4. В беседе с вами работник ГАИ доброжелателен, экономен, раздражителен, вежлив, справедлив и принципиален, притирчив.

5. При рассмотрении допущенного вами нарушения ПДД работник ГАИ быстро и четко разъяснил смысл нарушения ПДД, составил материал; ограничился устным предупреждением; долго размышлял, не разъясняя существа нарушения, тянул с оформлением материала; не составил материал, согласился на предупреждение; дал понять, что нарушение может быть прощено за оказанные услуги.

6. Установленные меры ответственности за грубые нарушения ПДД следовало бы ужесточить, оставить существующие, смягчить.

7. Какими вы хотели бы видеть работников ГАИ?

Убедительно просим заполнить анкету выслать в ГАИ УВД Вологодского облисполкома по адресу: 160600, г. Вологда, ул. Саммер, 6, областной отдел ГАИ.

Анкеты, их анализ необходимы для повышения профессиональных качеств работников Госавтоинспекции.

● Проблемы и суждения

ФОКУС НЕ УДАЛСЯ?

Число 20 марта 1988 года было отмечено особым смыслом для коллектива автотранспортного предприятия объединения «Вологдагострой». В этот день здесь начался ЭКСПЕРИМЕНТ, от результатов которого зависел нравственный климат не только этого предприятия. Смысл его, если коротко, состоял в следующем: Госавтоинспекция добровольно передавала трудовому коллективу право решать судьбу своих провинившихся товарищей, выбирать им меру наказания. Естественно, инспекция оставляла за собой контрольные полномочия.

Предполагалось, что коллектив будет не только строго спрашивать с тех, кто нарушил Правила дорожного движения на государственном транспорте, но и поведет воспитательную работу среди владельцев личных автомобилей и мотоциклов, и даже среди пешеходов. Другими словами, под недремлющее око всего общественного формирования — Совета БД (безопасности движения) попадал каждый работник предприятия. Намечалась организация учебы по правилам движения. Планировались другие полезные акции.

Прошли три с небольшим года. Недавно по инициативе городского отдела ГАИ эксперимент был «ре-

менно прерван». Что-то не сложилось, как говорил Штирлиц. Что?

Сама идея не вызвала и не вызывает, намеренно, сомнений. В коллективе хорошо знают каждого, могут решить, случайно человек оказался нарушителем ПДД или нет, какая мера воздействия наиболее эффективна. К тому же гласность обсуждений благотворно влияет на только на того, кого обсуждают, но и на окружающих.

Совет БД не просто обсуждал или уговаривал. По его решению водитель мог быть наказан административно, оштрафован и даже лишен прав управления. Совет ходатайствовал — и эти ходатайства удовлетворялись — о переводе недисциплинированных на низкооплачиваемую работу и даже об увольнении с предприятия.

Сначала все шло хорошо. Совет энергично взялся за дело, поддерживал асем коллективом. Резко пошла вниз кривая нарушений Правил дорожного движения. Заметно уменьшилось число водителей, кто позволял себе састь за руль в нетрезвом состоянии. Об опыте транспортников «Вологдагострой» заговорили, коллектив ставили в пример другим.

Тем временем в самом предприятии постепенно привыкли к новшеству. Вот уже и совет собирается не каждую неделю. Вот уже и гласность пошла на убыль, хотя никто ей не препятствовал. Непривычное стало привычным — и.

Нет, этот коллектив и сегодня на хорошем счету в ГАИ. Продолжает снижаться аварийность, нет роста нарушений ПДД. Но заметно упала транспортная дисциплина, машины выпускаются на линию с техническими неисправностями, чаще стали попадать за рулем шоферы в нетрезвом состоянии.

Значит, эксперимент не удался! Вряд ли такой категоричный вывод отвечает истине. Все руководители предприятия во главе с Ю. И. Сербиничем — за продолжение эксперимента. Госавтоинспекция са-мортично признает, что контроль был ослаблен, и тоже в принципе за расширение прав коллектива. Что же еще нужно?

Нужно остановиться, оглянуться, проанализировать ошибки, создать вновь соответствующее настроение, поймать нужную психологическую волну. Наконец, подкрепить общественные усилия более весомой экономической зависимостью между дисциплинированностью водителей, их заработком и финансовым состоянием всего предприятия.

Итак, эксперимент прерван — эксперимент, нужно надеяться, продолжится.

ДОБРОЕ НЕ ПРОПАДАЕТ ДАРОМ

● Окончание.

Начало на 1-й стр.
Работал я тогда на витаминной фабрике, от нее потом перешел на кондитерскую. Бренки много, денег мало, зато женщины такие славные, что хоть с утра каждой по розе покупай. Директором была Раиса Ильинична, лучшая из лучших. И на грузовичке своем при ней вроде порученца. За деньгами в банк ехать — Лапшина, на выход! Коробки с продукцией развезти или сырье в цех доставить — опять моя работа. Цех мушкетерский, там они и везут. А женщины еще и потоплять любят. В общем, надо приворачиваться.

Вот и занесло меня однажды в одно хитрое место. Оно и до сих пор в секретном числится, хотя пол-Вологды о нем знают. Там хранится все, чтобы в случае чего мы от голода не умерли, выжили перед лицом «империалистической агрессии», как тогда писали. И говорит мне начальник охраны или комендант, не помню, следующее: «Слушай, Лапшина, тебе машину не надо?» — «Надо», — говорю. А чего, в самом деле, отказываться?

Он ведет меня в какую-то болятину на задворках, а там среди зеленых тинь какое-то здание по мосту к янтарю уложено. Батеньки родные, «ЗИС-5», дитя родное первых пятилеток и моей молодости. Ободран и раскряпан до неузнаваемости, только и осталась попопал бочка, лестница да катушка с брандспойтами. Списан со службы подметисто, гляда мозолят.

И как пофиг, понимал в том времени, что к чему. Машина, на которой наша Победа в Берлин въехала, — это вещь, если руки приложить, конечно. Пританцуй я «висок» по двор фабрички. Все надо мной смеются, а я кумею. Так мне охота его завести, что сил нет. Раиса Ильинична, умная была женщина, говорит: «Коробку по-модному от себя куплю и тебе

подарю, Виктор Николаевич. Не столько машина фабрике нужна, сколько привиди, что человек все может. Когда захожу».

Как воскресенье, так я кручусь у «виска». И радиатор в хламешу, и свечки, и все остальное прочее. Как потелее стало в мае, крутанул я ручкой. И он, представь, чихнул, вздрогнул, задышал... А я (не пишу) заплакал...

Ну а потом все своим чередом. Убрал я бочку, вторую кабину, лестницы и пиджаны. Сделал все по-современному, как самому нравится, и получил техталон: «ЗИС-5а, 1934 года выпуска, бортовой трехтонный, государственный номер 03—97—ВОА, шофер Лапшина Виктор Николаевич». Поехай!

На вид мы оба вроде как неказисты, а дело делаем. По городу еду — все внимание на меня. Показывают людям, что сохранить старое куда труднее, чем новое в хлам превратить. И пилитесь я с машиной, как с ребенком. Потому и живет, что на одних руках.

И на парады старой техники меня пышке зовут, и в кино сниматься приглашают. Только не в этом дело. Настоящий шофер обязательно должен хоть раз в жизни перебрать машину своими руками. Чтобы знать, что он водителю, а не водило. У меня не получилось, и другим совету. Зовут мою машину (единственную в городе) «Захаром». Был когда-то в городском ГАИ инспектор такой, Смирнов Павел Захарович, большой души и чуткости человек. Другой, а не врагом был, и сохранил мы, кадровые шоферы, о нем память. Как постарей машина — так «ПЗ», «Пал Захарович», «Захар». Видишь, как оно язычково все обращается? Ни что доброе не пропадет бесследно...

Молодой В. И. Лапшина
Ю. АЛЕКСАНДРОВ

● Письмо в «З. В.»

В темноте и обиде

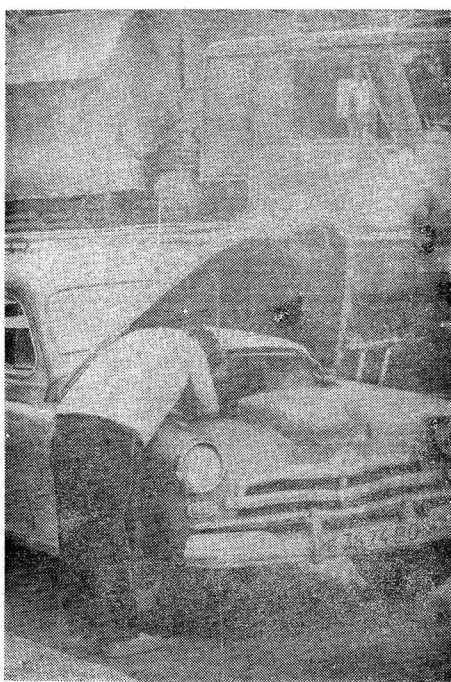
Администрация среднего профессионально-технического училища № 1 обращается через газету к генеральному директору Вологодского станкостроительного производственного объединения В. А. Чернову с вопросом: когда завод восстановит уличное освещение?

В ноябре прошлого года в 14 часов 45 минут, то есть во время рабочего дня, водитель транспортного цеха А. М. Фролов, будучи в нетрезвом состоянии, сшиб на автомобиле УАЗ столб уличного освещения на хозяйственной территории училища. Были выведены из строя четыре светильника, обгораны на протяжении двухсот метров провода.

Госавтоинспекция составила протокол происшествия, аварийная служба горэлектросети ликвидировала опасные условия, то есть обесточила провода.

И вот уже год без малого территория училища ночью не освещается. Мы неоднократно обращались к руководству объединения с просьбой возмездно с виновного работника материальный ущерб и восстановить освещение. Ответа так и не получили.

Г. КАПЛИНА,
директор училища.



«Тяжело в ученье — легко в пути».

Фото Евгения СОКОЛОВА.

● Под острым углом

БЛУЖДАЮЩИЕ МОТОРЫ

Кооперативы и малые предприятия, пробиравшись в жизни, как грибок после теплого дождика, породили похуе — или, может быть, услугу старую — проблему транспортной бесконтрольности.

Известно в крупном автохозяйстве легче навести порядок, проследить за своевременностью постановки машины в гараж и выезда на линию, оказать техническую помощь. Здесь есть механики, диспетчеры, осуществляется предпроектный медицинский осмотр.

Другое дело — малое хозяйство, где водителю чаще всего сам себе хозяин.

Одно из совместных предприятий — «Автогуссервис» — вышло за создание охраняемой стоянки кооперативного транспорта. Был разработан договор, согласно которому предприятие организует здесь диспетчерскую службу, обеспечивает медицинский

предпроектный осмотр водителей и технический контроль автомобилей, проведение технического обслуживания и даже текущего ремонта. Стоимость комплекса услуг — 2200 рублей в год за одну транспортную единицу.

Предполагалось, что на новой стоянке «спрохнут» примерно 150 автомобилей. Что получилось? Заключение лишь одиннадцать договоров на постановку 27 автомобилей, да и те практически не остаются на стоянке. Зарегистрировав транспорт в качестве кооперативной собственности, его хозяева тут же пренебрегли услугами «Автогуссервиса». Так поступили кооперативы «Экология», «Данко», «Гамма», «Искра», «Доверие», «Идеал» и другие.

Да где хранится автомобиль? Да где угодно! У домовладельцев, в случайных местах, в сторонних организациях. Имеющие транспорт

кооперативы связываются на дороговизну услуг «Автогуссервиса», на то, что в пору становления предприятия здесь имеются факты хищения горючего, разукрупнения техники.

Наверное, претензии обосновательны. Но о главной причине кооперативы упоминают — о стремлении унести свой транспорт из-под какого-либо контроля.

О том, что именно эта причина — главная, говорят и такие факты. Заключая договоры с крупными автохозяйствами на удобных условиях, кооперативы все же стараются держать транспорт не там, а в удобных для себя местах. Так, кооператив «Мирас», зарегистрировав свои два автомобиля в разных автохозяйствах, на самом деле держит их в совершенно других гаражах. Изменения мест стоянок в техпаспорта не вносятся.

Кооперативы — такие, как «Лука», «Вента», фирма «Турист» — меняют и свои адреса и тоже не ставят в известность Госавтоинспекцию. Инициируя автомобили, как нетра в поле.

Есть случаи, когда кооперативные автомобили зарегистрированы по месту жительства председателей. Телефон у них нет или они неадекватны. Как «выйти» на председателя при необходимости? Ответят, руководители кооперативов «Радужный», «Полюс»!

Полагаю, наперед вопрос об упорядочении содержания кооперативного транспорта. Но пока он не решен, следует, на мой взгляд, административно признать к порядку руководителей кооперативов, имеющих транспорт и содержащих его вопреки правилам и требованиям.

В. СЕРОВ,
госавтоинспектор,
г. Вологда.

● Хочу все знать

Пятое колесо

За превышение скорости движения суд может наложить на водителя штраф: в Венгрии — 3000 форинтов,

в Испании — 20000 песет, в Англии — 500 фунтов стерлингов, во Франции — 1200 франков или пять дней тюрьмы, в СССР — 10 рублей.

В 1992 году в Австрии начали работать электростанции, которые будут использовать тепло от сжигания старых автомобильных шин. При этом она не будет загрязнять окружающую среду: высокая температура обеспечит практически полное сгорание резины, а особые фильтры задержат оставшиеся твердые частицы и извлекут из газа серу. Электростанция сможет утилизировать почти половину выбрасываемых в стране шин.

В Югославии на 10 тысяч автомобилей в год приходится 14,8 катастрофы, в Португалии — 40,7, в Греции — 8,1, в США — 2,6. Ответ,

чему равен этот показатель у нас, ждем от читателей. У нас, конечно, статистика, потрудитесь и лучше запомните, что строжайшее соблюдение правил дорожного движения — лучший способ уберечь себя и тех, кто рядом с вами в салоне автомобиля, от беды.

Финская фирма «Паксан» создала автомобильный аккумулятор, практически не требующий ухода. Вода из него не испаряется. Пробына представляет собой фильтр-конденсатор, с помощью которого водяные пары после охлаждения возвращаются в объем электролита.

Вероятность вскипания такого аккумулятора практически исключается, так как он имеет малое внутреннее сопротивление (за счет осебных добавок к смеси). Запуск двигателя гарантируется при температуре наружного воздуха до минус 30 градусов. Срок службы аккумулятора — семь лет.

● Кто есть кто

ПОПОЛНЕНИЕ

Рядом с опытными инспекторами дорожно-патрульной службы быстро растут новички. Один из них, Александр Горюнов, пришел работать в органы внутренних дел в 1988 году. Хорошо себя показал и через год получил рекомендацию коллектива на учебу в среднюю специальную школу милиции.

Маленький штрих: небольшой пока служебной биографии Александра: вместе с защитниками «Белого дома» России в трудные для страны дни находились и курсанты Орловской школы милиции и в их рядах — волежания Горюнов.

Младший сержант милиции еще в школе был замечен приложением, на практику в Вологду приехал уже старшиной, а теперь возвратился с дипломом и с офицерскими звездочками на погонах.

Сергей Бобренев служит в подразделении всего лишь около года. Пришел к нам по рекомендации своего трудового коллектива — объединения «Вологодградобмтехника» в декабре 1990 года. Имеет уже три поощрения от руководства УВД за умелые действия в раскрытии преступлений.

Хорошие парни приходят служить в ГАИ!

С. ВАЛЬКОВ.

● Актуальная тема

ВЕНДЕТТА по — вологодски

СМЭУ пришлося на практике, в побитом времени и расхристанном прежнем постыдками доме. В тесноте и в обиде живет, хотя в тылу просторы необозримые, сотни километров категоричных по уровню оборудования и качеству покрытия дорог.

Специализированный монтажно-эксплуатационный участок областной Госавтоинспекции — на шестом обходном языке СМЭУ — отвечает за инженерное обустройство дорожного движения в Вологде, Череповце, Ветке Устюга, Белозерске, Кириллове, Грязове, Вятке. Десятию всеми сотрушников — от дорожных рабочих до специалистов-электронщиков — строят, монтируют и ремонтируют все, что помогает человеку за рулем, информирует его, предотвращает от неприятностей, подсаживает.

СМЭУ — чисто затратный хозяйственный механизм, он финансируется и содержится госбюджетом. Пусть у читателей не будет никаких иллюзий, что обложившие налогом владельцы автотранспорта способны компенсировать хоть малую толику затрат СМЭУ.

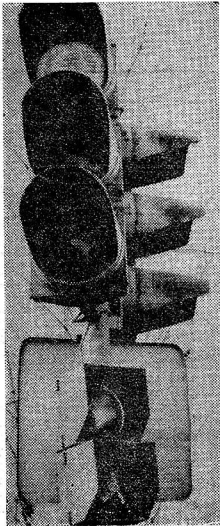
Судите сами: один светофорный знак стоит сегодня 27 рублей, знак с внутренней подсветкой — 197, килограмм орудийской краски «свобода» — три рубля, а качественный термопластик — до 1200 рублей за тонну. Самый надежный помощник для ориентации на городских перекрестках — светофорная секция оценивается в 270 рублей. Что касается технических электронных шкафов для автоматического регулирования транспортных потоков, то их стоимость выражается суммой с четырьмя нулями.

О таких возможностях в современном инженерном обустройстве городских дорог можно судить по такому факту: в областном центре в расчете на одного жителя на эти цели расходуются не более рубля в год, тогда как в Прибалтике — 14 рублей, а в цивилизованных странах, где просто так не потратят ни цента, — до 40 процентов муниципального бюджета. Знакомы на социальных плакатах, нане бедное государство как бы заранее предупреждает ужасающий по количеству и последствиям травматизм — следствие дорожно-транспортных происшествий.

Хороши и мы сами. Социалистическое «ничего», как образ мышления и жизни, проявляется в пользования дорогой и всем, что при ней, в виде типичного хулиганства и вандализма. В Вологде нет ни одного павильона, не испоконбленного рисунками и надписями непристойной содержания. На заторженных трассах кружат все, что можно унести и унести — от бетонной плиты посадочных площадок до кирпича самих павильонов. Легкие и изящные конструкции исчезают неизвестно куда, не простояв месяца. Дорожные знаки «растрескиваются» из рогаток и охотничьих ружей, указатели флуоресцируют, заземляющимися на 180 рапсов. Беспредела становится типичным и привычным.

Проце всего обильнее в этом некую и — желательную — мадую, не определяющую нравственного здоровья нации часть общества. Если бы так!

Смехотворно маленькие в



сравнении с причисленным обществу ущербом штрафы никого не пугают и не предупреждают. Сама процедура наложения финансовых изъятий через местные Советы настолько волокитна, что наказание практически не применяется.

Начальник СМЭУ Владимир Васильевич Веселов, работающий в этой организации более десяти лет и способный к аналитическому взгляду на сложившееся положение дел, припомнит лишь одно десятилетие давности судебное разбирательство.

Без охраны, замков и запоров не могут существовать ни детские автотроики, разграбленные до основания в двух парках Вологды, ни зеленые стоянки на шоссе, ведущих к Верховажью, Кириллову, Ярославлю, Ленинграду. В Вологде 3300 световозвраща-

ющих знаков дорожного движения, более 800 знаков с электрической подсветкой, 56 светофорных объектов, и все они работают в зоне риска. По словам Владимира Васильевича, конфликтные ситуации между инспекторами ГАИ и нарушителями дорожного движения сплошь и рядом выплывают в мекку, где, когда исподтишка, подло наекается и приводится в негодное состояние все, что принадлежит на дороге не инспектору и водителю, а государтву. Этакая вендетта по-вологодски...

Если учесть, что скудный госбюджет выделяет Вологде на затраты связанные с организацией дорожного движения, всего 316 тысяч рублей в год, а требуется не менее полутора миллионов, то не трудно представить, чем закончится в конце концов дело. Большинство автолюбителей, привыкших сидеть по указанию сисотфору, как показывает практика, ставших беспомощными без оных. Что касается предупреждающих и информирующих дорожных знаков, то их меньше всего нужны дорожникам или сотрудникам ГАИ.

Есть и еще одна малорадоющая перспектива. Стройкоммальные организации имеют самую низкую в системе МВД, где платят «за погоны», заработную плату. В новом Законе о милиции они просто не упоминаются, со всеми вытекающими из этого последствиями. Организация республиканского Министерства внутренних дел не улучшила существующего положения дел, а совокупно министерству по сути дела, давно уже не до российских дорог и наведения на них должного порядка. Никакого увеличения финансирования в 1992 году не предвидится. Добив и искоренив старое, нового мы не получим. Его, кстати сказать, просто некому будет монтировать и ремонтировать...

А. ЮРЬЕВ.

● Хроника одного происшествия

Светлая водочка — темная даль

«Пей с умом, так и завтра нальют». Не знаю, кем придумана эта поговорка, но к водителям она касательства не должна иметь — это точно. Между тем только в Вологде ежемесячно задерживаются за рулем больше сотни нетрезвых водителей. На их счету десятки столкновений автотранспорта, аварий, в которых гибнут и получают тяжелые травмы люди.

На что рассчитывают такие водители — на то, что «АВОСБ ПРОНЕСЕТ»? Те, кто пил с умом, ведут себя при задержании прилично, не убегают и не забираются. А те, кто пил «БЕЗ УМА», то есть набрался до безумного состояния...

...Около часа ночи по улице Горького двигался автобус ПА3-672. Двигался неуверенно, замател. При повороте заехал на газон, едва не сбив пешехода. ПРОНЕСЛО.

За рулем, как позже выяснилось, сидел пьяный Николай Сухарев, в салоне — тоже пьяный плотник СУ-280 Валерий Комков. У музыкального чинища «пазик» остановлен экипажем машины медгартрезвилье. Сухарев не поднимается работниками милиции, набирает скорость, пытается оторваться. «Пазик» наезжает на дерево и, так же вялая, продолжает движение, волоча оторванный бампер. ПРОНЕСЛО.

К погоне подключились многие наряды милиции. Кто это доез в «пазике» — просто пьяные, угонщики, преступники покурнее? Отпускать нельзя — мало ли что могут натворить. Автомобиль, ведомый пьяным водителем, снова наезжает на тротуар, водитель резко бросает руль влево и сталкивается с автомашиной милиции. ПРОНЕСЛО. Снова вылетает на газон, чуть не опрокинувшись. ОПЯТЬ ПРОНЕСЛО.

На помощь милиции приходит водитель дежурного автобуса ЛИАЗ автоколонны № 1117 А. М. Кузнецов. Сухарев не дает себя обогнать, бросая «пазик» на большой скорости от одной стороны дороги к другой. Кузнецову все-таки удается его обойти, и Сухарев с досады бьет в правый борт ЛИАЗа. ПРОНЕСЛО.

Вся кавалькада приближается к отворотку на Сокольское шоссе. Ясно, что на загородную трассу да еще ночью пьяный «пазик» выпустит никак нельзя. И тогда Кузнецов решает на риск, ставит ЛИАЗ и самого себя под удар. Столкновение. Сухарев получает сотрясение мозга, Комков отлетается царямиными и испугом. «Пазик» выведен из строя. НЕ ПРОНЕСЛО.

А теперь самое интересное. Точнее, самое грустное. Автоколонна № 1117 решила попутно претензию к Сухареву по поводу причиненного ущерба не предъявлять. Родное СУ-280 тоже и высчитывает с водителя за разбитый автобус, но какую он получил характеристику, подписанную начальником управления Б. Н. Лазаревым: «Зарекомендовал себя с положительной стороны. Нарушений трудовой и производственной дисциплины не имеет».

Может, и вправду так — был пьяный и вдруг сорвался? Но вот как объясняет сам Сухарев свое поведение: «Выпил спиртное после работы, затем поспорил с женой и пошел в гараж, чтобы взять автобус и съездить на заправку... На площадке я остановил автобус, чтобы подождать, что-то говорил, дальнейшее я плохо помню в силу алкогольного опьянения».

«На заправку» Сухарев поехал, стало быть, в первом часу ночи. Взял машину, будучи в таком состоянии, что позже ничего не помнил и не соображал. И так мог поступить дисциплинированный водитель? И все это считается в СУ-280 нормальным?

В. САПОВ,

инспектор подразделения дорожно-патрульной службы ГАИ УВД облспсиком.

● На заметку водителя

СПИСОК АВТОДОРОГ РЕСПУБЛИКАНСКОГО И ОБЛАСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ С ОГРАНИЧЕННОЙ НАГРУЗКОЙ НА ОСЬ ДО 6 ТОНН

РЕСПУБЛИКАНСКИЕ ДОРОГИ

1. Вятгара—Лодейное Поле.
2. Вологда—Вятгара—Повенец с 7 км по 425 км.
3. Подъезд к г. Кириллову.
4. Череповец—Белозерск—Липин Бор с 27 км по 137 км.
5. Чеховино—Тотма—Никольск со 186 км по 357 км.
6. Урень—Никольск—Котлас с 0 км по 220 км.
7. Тверь—Устюжна с 0 км по 25 км.

ОБЛАСТНЫЕ ДОРОГИ

1. Воскресенское—Кириллов—Глушково с 45 км по 92 км.
2. Лентьево—Бабаево—Борисово-Суздальское с 68 км по 128 км.
3. Илейкино—Шуйское — с 0 км по 68 км.
4. Тотма—Никольск—Великий Устюг с 0 км по 50 км, с 10 км по 256 км.
5. Костылево—Терного—Никольщина с 0 км по 100 км.
6. Сокол—Харовск—Вожега с 0 км по 130 км.
7. Сямжа—Харовск с 0 км по 51 км.
8. Васильево—Устье с 0 км по 16 км.
9. Новинка—Нестерово с 0 км по 58 км.

● В зеркале прессы

Хочется и колется

В настоящее время действует Преискурент предметных розничных цен, согласно которому цены за легковые автомобили, производящиеся в СССР, утверждены в следующем размере.

(Переднеприводные)

- ВАЗ 1111 — 8 тыс. руб.
- СеАЗ 1111-02 — 8 тыс. руб.
- ВАЗ 110206 — 12 тыс. руб.
- ВАЗ 11022 — 13 тыс. руб.
- ВАЗ 2108 — 16,5 тыс. руб.
- ВАЗ 2109 — 17,5 тыс. руб.
- АЗЛК 2141-01 — 20 тыс. руб.

(Заднеприводные)

- ВАЗ 968 М — 6,24 тыс. руб.
- ВАЗ 2104 — 17 тыс. руб.
- ВАЗ 2105 — 16 тыс. руб.

ВАЗ 2106 — 17 тыс. руб.

ВАЗ 2107 — 18 тыс. руб.

ИЖ 2756 — 14 тыс. руб.

«Москвич» 412 ИЗ 0000028 — 12 тыс. руб.

ИЖ 21251-0000010 — 12,5 тыс. руб.

ГАЗ 2410 — 30 тыс. руб.

ГАЗ 2412 — 35 тыс. руб.

ГАЗ 3102 — 40 тыс. руб.

(Полноприводные)

ЛуАЗ 969 М — 7,5 тыс. руб.

ВАЗ 2121 — 20 тыс. руб.

УАЗ 3151 — 20 тыс. руб.

«Аргументы и факты».

Заметим, что рыночные цены выше приведенных здесь во много (до десяти) раз...

Не вечный двигатель, но все же

Слышал об «Аспент-модификаторе» — средстве для повышения долговечности автомобильных двигателей. Что это, еще одна присадка к маслу?

В. Кулагин.

Отвечает В. Савинов, руководитель предприятия, выпускающего «Аспент-модификатор» («А-М»).

— «А-М» — это не присадка, а покрытие, и добавления его масла не для улучшения его качества, а для того, чтобы с маслом проникнуть к трущимся деталям. Соприкоснувшись с металлом, «А-М» образует на нем высокопрочное полимерное покрытие. В результате износ самых дефицитных деталей снижается

ся на 60—80%, трение уменьшается на треть (в сухое трение при запуске после стоянки исключается). Экономится топливо — на 3—5%, масло — на 8—10%, уменьшается содержание вредных углеродов в отработавших газах.

Получены положительные результаты применения «А-М» в агрегатах трансмиссии, в судовых двигателях, редукторах, компрессорах, — любых механизмах, работающих в масляной среде.

Подчеркивая: одной обработки «А-М» достаточно на

весь срок эксплуатации двигателя.

Годовой экономический эффект от применения «А-М» на 250 «КамАЗах» составляет 35 тыс. руб. (в ценах до 1 апреля 1991 г.).

Сообщая адрес для руководителей предприятий и организаций, заинтересованных в применении или реализации «А-М»:

129301, Москва, «АМТЕК», тел.: 187-75-50, 283-45-84, факс (095) 187-83-71, телекс 411700 АМТЕК 7707.

«Аргументы и факты».

