

ОФИЦИАЛЬНО

ГИБДД бьет тревогу

За пять месяцев зарегистрировано 982 дорожно-транспортных происшествия — на 7,1 процента больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В 213 ДТП были пострадавшие, что на 19 процентов больше, чем в прошлом году. Практически на треть увеличилось количество травмированных: 249 человек получили ранения.

Причины? Одна из главных — снижение водительской дисциплины. Не говорю об элементарных нарушениях Правил дорожного движения, таких как несоблюдение рядности движения и разметки, пренебрежение ремнями безопасности и предупредительными сигналами. Водители не желают предоставлять преимущественное право пешеходам на местах переходов, в зонах остановок общественного транспорта при посадке и высадке пассажиров. Они игнорируют требования сигналов регулирования светофоров и дорожных знаков приоритета движения. Отсюда — серьезные происшествия на перекрестках. Примером тому могут служить итоги прошедшей недели: в 43 дорожно-транспортных происшествиях, зарегистрированных в Магнитогорске, 10 человек получили травмы, в том числе двое детей.

Федор СУМАРКОВСКИЙ,
руководитель пресс-службы ГИБДД.

Ездят пьяные и сбивают велосипедистов

Складывающаяся оперативная обстановка на территории Орджоникидзевского района показывает, что при общей стабильной обста-

РЕПЛИКА

КРУТАЯ «ГАЗЕЛЬ» И ЛЕТАЮЩЕЕ ЖЕЛЕЗО

Только уважающий себя водитель не принесет вреда ни коллегам-автомобилистам, ни пешеходам. Жаль, что в Магнитогорске не все хотят чувствовать себя джентльменами за рулем.

В минувшую субботу, следуя по старой дороге с озера Банного, мы с удивлением услышали за спиной натужный сигнал «Газели». Скорость у нас вроде нормальная, впереди — косяк машин, по встречной движется «авто», но нетерпеливому водителю, шедшему на обгон, все эти обстоятельства, похоже, были «по боку». Со свистом обогнав иномарку и «десятки», «крутой» габаритный «газелист» все же выр-

новке зарегистрировано увеличение количества дорожно-транспортных происшествий по вине нетрезвых водителей. Оно составило 200 процентов. Количество травмированных увеличилось на 19 человек.

Только 8 июня зарегистрировано 8 дорожно-транспортных происшествий. Три из них совершено водителями в нетрезвом состоянии. У двух не было водительских удостоверений. Травмированы пешеход и водитель, сбиты два велосипедиста: взрослый и ребенок. С наступлением летних каникул инспекторы ДПС категорически запрещают детям выезды на проезжую часть в целях их безопасности.

13 июня водитель автомашины «Москвич-412» не справился с управлением, выехал за пределы проезжей части на проспекте Ленина и у дома № 140 совершил наезд на электромачту. Транспорт получил повреждение, водитель от полученных травм скончался по дороге в больницу.

Инспекция дорожного движения еще раз напоминает водителям и пешеходам: будьте взаимно вежливы, соблюдайте правила дорожного движения.

Андрей МЕЛЕХИН,
начальник ОГИБДД Орджоникидзевского РУВД.



СДЕЛАНО У НАС

«ЛАВРОВЫЙ ВЕНОК»

Его сплела челябинская компания «Поликом», объединив под маркой «Лавр» более 20 продуктов автомобильной химии.

Помимо традиционных очистителей систем смазки и охлаждения, шампуней, в серию входят мощные составы, которые вернут подвижность закоксованным поршневым кольцам, очистят системы впрыска и камеры сгорания. Средства защищены патентами и имеют оригинальную упаковку. В перспективе «Лавр» разрастается: кроме новых препаратов, компания планирует выпускать специальное оборудование для обслуживания и ремонта современных двигателей.

ВАЗ — САМАРА

Важнейшие задачи 2002 года: сокращение издержек и снижение себестоимости производства, считает генеральный директор АвтоВАЗа В. Вильчик.

С этой целью привлекают альтернативных поставщиков: конкуренция между ними призвана сдерживать рост цен на комплектующие. Это немаловажный фактор экономии: у ВАЗа около 700 основных смежников, а с учетом субпоставщиков и дублеров — почти тысяча. Номенклатура закупаемых изделий охватывает 16,5 тысяч наименований (в денежном выражении — более 60 млрд руб. в 2001 году).

В числе других мер — замещение импортных материалов и комплектующих деталей, отечественными. Так, в 2001 году объем закупок по импорту сократился почти на 8 процентов по сравнению с 2000-м. На ВАЗ теперь приходит все больше крупных узлов, прежде всего, с предприятий Тольятти. Эффективно действует региональная программа «Самарский Детройт». Если в 1996 году в области насчитывалось 130 поставщиков ВАЗа, то в 2001-м — уже 200, а объем поставок за пять лет вырос с 2,6 млрд руб. почти до 20 млрд. Другими словами, четверть всех смежников ВАЗа — местные, самарские.

ЗАЩИТА — ЛАЗЕР

Магнитогорское научно-производственное объединение «Бел-Маг» наладило выпуск нового вида продукции — комплекта тяг рулевой трапеции для автомобилей ВАЗ.

Наконечники и тяги, входящие в состав комплекта, снабжаются соединительными муфтами, полным комплектом метизов и упаковываются в удобную фирменную коробку. Как и прежде, все наконечники и тяги защищены лазерной голограммой.



Мария ИВАНОВА.

ПРОГНОЗ

Вихри враждебные вызваны нами

Нефти на земле пока много: используемых нынче месторождений хватит лет на 50. А есть еще нефтеносные пески, сланцы, тяжелые нефти. Если цена за баррель вырастет до 30 «зеленых», их разработка станет выгодной и тогда впереди у нас — еще полтора-два десятилетия!

Но какими будут эти годы? Ведь сжигая отнятое у матушки-земли «черное золото», мы выпускаем в атмосферу тысячи тонн углекислого газа. Если и впредь каждое десятилетие прибавлять к средней температуре по 0,4 градуса, то скорее всего предстоящие 200 «нефтяных» лет станут щедрыми на природные катаклизмы.

Даже если взять и запретить всякое разведение огня, потепление не остановить: уже слишком много углекислого газа скопилось в атмосфере. Сократив на 20-30 процентов потребление органического топлива, человечество могло бы отдалить катастрофическую развязку, сравнимую по масштабам с библейским потопом.

Даешь встречный план!

Возможно, гигантские суммы, отпущенные Конгрессом США на переход к водородному транспорту, дадут плоды гораздо раньше и приобретать автомобили на топливных элементах станет выгодно уже лет через пять. Сенат США

решил, что поначалу за счет бюджета можно компенсировать отважившемуся на покупку до 11000 долларов! А также по 6000 за аккумуляторный электромобиль и 5000 за «гибрид».

Производители не отстают от законодателей. «Тойота», глядя на БМВ, выпустила на дороги общего пользования экспериментальный «Хайлендер-FCHV-4». Его небольшой топливный элемент выдает 90 кВт, а электромотор развивает крутящий момент 260 Н·м с места! «Максималка», правда, небольшая — 150 км/ч, да и запас хода невелик (250 км), потому что водород хранится в газообразном виде под давлением 250 атм.

Аналогично оснащен 63-местный автобус, в котором две силовые установки от FCHV-4. Он тоже бежит по японским автострадам. Вообще, автобусы на топливных элементах активно продвигают на рынки всего мира. «Даймлер-Крайслер» продал 30 таких машин в 10 европейских стран «на обкатку». Во Франции можно поехать в такси будущего на базе «Пежо-Партнер».

Поможем себе и природе

Ужесточающиеся нормы Евро «раз-два-три-четыре» не способствуют выводу из кризиса. Они ограничивают лишь выбросы химически вредных веществ, а на увеличение «добычи» CO₂ не влияют. Что бы ни горело или ни окислялось — углекислый газ тут как тут. И все же есть вещество, дающее энергию, которое, соединяясь с кислородом, не рождает углекислоты: водород.

В Калифорнии еще в 1990 году родилась ZEV-Program — программа автомобилей с нулевыми выбросами. Законодатели штата взяли за дело круто: хотите продавать у нас автомобили, сделайте так, чтобы в 1998 году каждый пятидесятый из них не давал никакого выхлопа, в 2001 году — каждый двадцатый, в 2003-м — десятый...

Между прочим, 10 процентов калифорнийского рынка — это 180 тысяч машин. Потом, правда, сроки отодвинули на пять лет.

Однако концернам уже пришлось раскошелиться. «Даймлер-Крайслер», «Форд», «Дженерал моторс» и «Тойота» выделили на первую пятилетку нового века два миллиарда долларов. «Рено» с «Ниссаном» — миллиард. БМВ поступил хитрее — водород можно просто сжигать в цилиндрах почти обычного мотора. Не столь эффективно, зато привычно и недорого.

Самое сложное не в том, как получить энергию или «добыть» водород, а как заправить им автомобиль и хранить на борту. Известны три основных способа: сжать до 200 атм и закачать в прочные баллоны; превратить в жидкость и хранить в баке-термосе при космическом холоде минус 250 градусов Цельсия; насытить водородом какие-либо подходящие вещества, так называемые металлгидриды. Успехи на каждом из этих трех путей уже достигнуты. БМВ, например, гарантирует двухнедельную сохранность запаса жидкого топлива в термосе. Есть и «губки» из карбоновых микроволокон, впитавшие «порцию» водорода на... 8000 км пробега!

Увы, для серийного автомобиля все это пока дорого. Однако по сце-

нарию некоторых маркетологов к 2010 году стоимость легкового водородомобиля будет на треть выше привычного бензинового.

Кто заправит водородом?

А нефтяные мажоры пойдут по миру? Конечно, нет! Некий шейх из Дубая, компании «Шелл» из Америки и «Арал» из Европы уже вкладывают миллиарды в освоение добычи водорода из океана, не забывая и промежуточное решение — так называемое «чистое углеводородное топливо» CHF. Оно особенно пригодно для преобразования в водород прямо на борту автомобиля.

Ученый из Цюриха Пауль Шеррер придумал нечто новое. Параболическое зеркало фокусирует лучи света на специальном реакторе, содержащем окись металла, например цинка. При температуре около 2300 градусов окись разлагается на цинк и кислород. Потом металл реагирует с водой, вновь превращаясь в окись, освобождает водород, а затем... все повторяется. Водород, сгорая в моторе, возвращает воду обратно. Цинк вообще не расходуется. В общем, замкнутый цикл. Можно сказать, что автомобиль движет энергия Солнца — и никакой «химии»!

Догоняя ушедший поезд Евро IV, россияне вместе с родным автопром рискуют не заметить, как посадка в него закончится. А пока 80 000 км без бензина на одном водороде проехал битопливный ЕМВ-750hL. Уже серийный...

Алексей ВОРОБЬЕВ.