ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

16+

Заправка

курьер-советник

ЛУКОЙЛ

сентябрь-октябрь 2018 #5 (047)

Битва с «рыжим проклятием»

12-13

Peugeot 3008 – просто космос

08-10

ЭВАКУАТОР-МАНИПУЛЯТОР С ФАРКОПОМ
(812) 977-7-977, 8 (921) 915-25-78
24 часа
РЕКЛАМА

ЛУКОЙЛ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

РЕКЛАМА

GENESIS ARMORTECH*

ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**

ЛУКОЙЛ

* Генезис, Армортек. ** По результатам испытаний по методу Sequence VIII, по показателю «потеря массы подшипников коленвала» по сравнению с требованием стандарта API SN, Southwest Research Institute (SwRI), США.

РЕКЛАМА

Курьер-советник Заправка ЛУКОЙЛ

ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В УПРАВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ ПО САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ: ПИ № ТУ 78-00915 ОТ 08.07.2011.

Распространяется бесплатно. 16+

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «ИД «КУРЬЕР-МЕДИА».

ДИРЕКТОР
С. А. ЯРКОВА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
А. С. ФРУМКИН.

Адрес издателя и редакции:
197136, СПб, ул. Всеволода Вишневского, д. 12, лит. А, пом. 2Н, офис 203, тел. 401-68-30.

Телефоны:
секретарь
+7 (812) 401-68-30,
рекламный отдел
+7 (812) 401-66-90,
отдел распространения
+7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете:
WWW.KURIER-MEDIA.COM

E-MAIL: info@kurier-media.ru

Отпечатано в ООО «Акцент типография», 194044, Санкт-Петербург, Б. Сампсониевский пр., д. 60, лит. И.

Тираж 20 000 экз. Заказ № 2138-18.

Установленные дата и время подписания в печать — 26.09.2018, 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 26.09.2018, 16.00. Дата выхода — 30.09.2018.

Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют необходимые сертификаты и лицензии.

Редакция не несет ответственность за достоверность содержания рекламных материалов. Точка зрения редакции не обязательно совпадает с точкой зрения авторов. Материалы не рецензируются и не возвращаются.

Редакция журнала и авторы запрещают перепечатку, использование материалов частично или полностью.

По приобретению прав на перепечатку и использование материалов обращаться по телефону +7 (812) 401-68-30.

Фото на обложке:
groupe-psa.com

Посмотреть предыдущие номера журнала можно здесь:

ЛУКОЙЛ И АВТОДОР ПОДПИСАЛИ ИНВЕСТИЦИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ

27 ИЮЛЯ В МОСКВЕ подписано Соглашение между Группой «ЛУКОЙЛ» и Группой компаний «Автодор» о реализации совместного инвестиционного проекта по строительству объектов дорожного сервиса на 423-м км новой скоростной автодороги М-11 «Москва — Санкт-Петербург».

Документ подписали генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» (100 % предприятие ПАО «ЛУКОЙЛ») Максим Хитров и генеральный директор управляющей компании «Автодор» Наталья Ермилова.

В соответствии с соглашением уже до конца 2018 года на обеих сторонах трассы федерального значения в Новгородской области построят две современные автозаправочные станции «ЛУКОЙЛ», которые станут частью новых многофункциональных комплексов. Объекты будут включать в себя не только АЗС и стоянки, но и торговый центр, ресторан быстрого питания, станцию технического обслуживания автотранспорта, отель, а также зону рекреации для водителей и пассажиров, зону тренажеров и детскую площадку.

Члены делегации ПАО «ЛУКОЙЛ» во главе с вице-президентом по реализации нефтепродуктов Максимом Дондэ обсудили с председателем правления Государственной компании «Автодор» Сергеем Кельбахом возможности развития других совместных проектов по строительству объектов придорожной инфраструктуры.

«Успешный опыт реализации таких проектов, в том числе по созданию зон сервиса, подтверждает необходимость продолжения нашего сотрудничества и будет способствовать развитию инфраструктуры на трассах федерального значения», — отметил вице-президент по реализации нефтепродуктов ПАО «ЛУКОЙЛ» Максим Дондэ.

ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ ОТ AUDI

КОМПАНИЯ AUDI ПРЕДСТАВИЛА первый серийный электромобиль марки e-tron, мировая премьера которого состоялась в Сан-Франциско. Производство новинки запущено на заводе в Брюсселе. Первые поставки кроссовера европейским клиентам запланированы на конец 2018 года, сообщает аналитическое агентство «Автостат».

Электрический кроссовер оснащен двумя высокопроизводительными электродвигателями и электрическим полным приводом quattro нового поколения. Ключевой особенностью Audi e-tron является низкий центр тяжести. Батареи нового электромобиля обеспечивают достаточный для дальних поездок запас хода. Кроме того, более 90 % всех торможений Audi e-tron использует для рекуперации энергии. Электрический кроссовер использует максимальный потенциал рекуперации энергии торможения совместно с интегрированной системой управления электрогидравлическими тормозами. Как отмечается, Audi — первый в мире автопроизводитель, использующий подобную систему в серийном электромобиле. Впервые на серийном автомобиле установлены виртуальные зеркала заднего вида, что, в частности, способствует уменьшению аэродинамического сопротивления.

AUDI.TT

PXHERE.COM

МОТОЦИКЛЫ И «ЯПОНКИ» ПОЛУЧАТ НОВЫЕ ГОСНОМЕРА

ДЛЯ МОТОТРАНСПОРТА, японских праворульных и некоторых иных автомобилей российское правительство вводит новые типы государственных регистрационных знаков. Новый ГОСТ утвержден и вступит в силу с января 2019 года, — сообщает «Коммерсантъ».

Мотоциклетные госномера уменьшатся в размерах в полтора раза. Стандарт изменен с учетом геометрии деталей и крепления на современных мотоциклах. Номера для «японок» станут вместо прямоугольных квадратными — по форме выемки под регистрационный знак. Сейчас владельцам приходится использовать для их закрепления переходник либо прогибать длинную пластину и в таком деформированном виде вставлять знак в имеющееся «окошко».

Впервые появляются специальные госзнаки для мопедов с большой кубатурой двигателя (макси-скутеров), квадроциклов, дипломатических и спортивных автомобилей, а также для ретроавтомобилей. Вводить номера для мопедов с двигателем меньше 50 куб. см пока не планируется.

РЕТРО ТОЖЕ ЗАПРАВЛЯЕМ!

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» в Петербурге состоялся уникальный ретроавтопробег.

25 августа 2018 года на исторически первой АЗС «ЛУКОЙЛ» в Петербурге — «Пулковская» — был дан старт уникальному ретроавтопробегу, организованному газетой «Аргументы и Факты» при поддержке ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт». 40 редких автомобилей, заправившись на АЗС, проехали колонной по Московскому и Невскому проспектам, через Дворцовую площадь и Стрелку Васильевского острова, финишировав на Биржевой площади, где проходил праздничный концерт.

Мероприятие открыли вице-губернатор Санкт-Петербурга Александр Говорунов, генеральный директор «АиФ-Петербург» Алина Клименко и заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Рустэм Ибрагимов, который в своей приветственной речи поздравил «АиФ» с 40-летием, подчеркнув, что для предприятия этот год также является юбилейным: «В 2018 году ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт отмечает свое 25-летие. Уже четверть века наше предприятие обеспечивает регион фирменным топливом мирового уровня. На протяжении этого времени «АиФ» является важным информационным партнером, поэтому мы с готовностью поддержали идею совместить два события и сделать настоящий подарок всем жителям и гостям Петербурга».

Одним из самых запоминающихся стал конкурс на лучший ретрокостюм, по итогам которого памятные подарки от генерального партнера ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» получили участники ретроавтопробега Роза Горнина и Александр Никифоров. Им удалось лучше всего представить образы советских времен.

Гости мероприятия активно участвовали и в ретровикторине, посвященной истории компании «ЛУКОЙЛ» и нефтяной отрасли, и получили поощрительные призы за правильные ответы.

ЮБИЛЕЙ АВТОМОБИЛЯ МЕЧТЫ

8 ИЮНЯ «ПОРШЕ ЦЕНТР ПРИМОРСКИЙ» собрал вместе ценителей и энтузиастов бренда Porsche, чтобы вместе отпраздновать первый всемирный праздник в честь 70-летия спортивных автомобилей Porsche — Sportscar Together Day и разделить общую страсть к автомобилям бренда. Партнером праздничного мероприятия спортивных автомобилей выступило ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт».

В течение 70 лет Porsche является образцом производителя спортивного автомобиля высочайшего уровня. Первый автомобиль под маркой Porsche был зарегистрирован 8 июня 1948 года: это был 356 «№ 1» Roadster. Эта дата считается днем рождения марки Porsche. В модели 356 Ферри Порше воплотил свою мечту о спортивном автомобиле. В видении конструктора нашли свое отражение все ценности, которые отличают марку Porsche и сегодня.

Sportscar Together Day имел поистине мировой масштаб. В июне и июле все импортеры и дилеры Porsche, Porsche Experience Center и Porsche-клубы по всему миру отметили юбилей вместе с владельцами автомобилей, энтузиастами марки и широкой публикой.

«Порше Центр Приморский» в честь праздника собрал под своей крышей сразу шесть исторических автомобилей Porsche: Porsche 911 Targa (930), выпускающийся с 1967 года, был самым старшим представителем марки в этот день. Кроме того, были представлены Porsche 911 (964) 1973 и 1977 годов, а также Porsche 911 (993) 1994 года.

«Не случайно было принято приглашение стать партнером юбилейного мероприятия Porsche. Инновационное топливо «ЭКТО 100», которое компания реализует с 2017 года на АЗС «ЛУКОЙЛ», идеально подходит для современных атмосферных и турбированных двигателей спортивных автомобилей. Топливо «ЭКТО 100» в полной мере раскрывает потенциал спортивного автомобиля. Компании также связывают долгосрочные партнерские отношения в рекламных проектах. Porsche рекомендует «ЭКТО 100» от ЛУКОЙЛ», — отметил заместитель генерального директора по связям с общественностью Рустэм Ибрагимов.

ŠKODA РАСКРЫЛА ДИЗАЙН НОВОГО KODIAQ RS

КОМПАНИЯ ŠKODA опубликовала два дизайнерских эскиза спортивного внедорожника Kodiaq RS, которые дают представление об облике новинки. Мировая премьера модели, оснащенной дизельным двигателем мощностью 240 л. с., состоится на Парижском автосалоне в октябре, сообщает аналитическое агентство «Автостат».

Внешний вид Škoda Kodiaq RS отличают широкая рельефная решетка радиатора, выполненная в черном цвете, рейлинги на крыше, окантовка окон и корпуса зеркал также окрашены в черный. Для Kodiaq RS в качестве опции доступен цвет Race Blue с эффектом «металлик» — впервые для автомобиля Škoda сегмента SUV. Кроме того, новинка первой получила обновленный логотип RS с литерой v (victory), выполненной в красном цвете. Эмблема размещена на решетке радиатора и в задней части внедорожника. Специально для Škoda Kodiaq RS были разработаны новые бамперы. Кристаллические светодиодные фары входят в стандартную комплектацию. В задней части автомобиля обращает на себя внимание отражатель на всю ширину кузова — отличительная черта всех моделей линейки RS. Прямо под бампером расположены эффектные выхлопные трубы. Кроме того, Škoda Kodiaq RS стала первым автомобилем чешского бренда, оснащенным 20-дюймовыми легкосплавными колесными дисками Xtreme в стандартной комплектации. Автомобиль оборудован тормозной системой с 17-дюймовыми тормозными дисками и эффектными красными суппортами.

TWITTER.COM

Текст: Дмитрий Полянский

«Проверяем счетчик»

Раньше коню смотрели в зубы. Сейчас, выбирая машину на вторичном рынке, мы непременно смотрим на одометр, оцениваем, сохранный ли нам предлагают автомобиль или заезженный. А можно ли быть уверенным, что счетчик километров не врет?

В Петербурге продавцы подержанных машин скручивают пробег в среднем на 57 000 километров. Чтобы покупатель не дал себя окрутить, ему полезно знать, где чаще встречается эта хитрость и как ее выявляют.

Раскрывать сведения об автомобиле помогает история его продаж. Портал «Авто.ру» проанализировал такие данные и собрал статистику, на какую величину участники рынка в среднем скручивают пробег, какие марки и модели чаще всего «теряют километры».

Чем больше возраст машин, тем больше величина корректировки пробега. У годовалых автомобилей хозяева или посредники скручивают в среднем 21 547 километров, у трехлеток пропадает с одометра почти 40 000 километров, а 10- и 15-летние машины «молодеют» уже на 55 000 и 68 000 километров соответственно.

Среди машин 2017 года фокус с пробегом бывает лишь в 3,3 % случаев. У трехлеток — уже 10,9 % (их обычно продают по истечении гарантии). А среди 15-летних автомобилей километраж сброшен на каждом четвертом экземпляре.

В первой пятерке марок, у которых чаще скручивают пробег, — три «американца» и два «японца». Наверху этого рейтинга оказалось семейство автомобилей Chrysler (у 30,2 % машин этого бренда пробег с возрастом не рос, а уменьшался). Следом идут марки Acura (27,9 % машин со скрученным пробегом) и Dodge (25,7 %), и совсем немного от них отстают Pontiac и Honda.

Рынок подержанных машин сейчас стал прозрачнее. На наиболее популярных порталах объявлений покупатель может проверить предлагаемое авто по архивным данным, узнать пробег и технические характеристики при предыдущем его переходе из рук в руки. Скрученный пробег будет виден прямо в объявлении, он выявляется по данным с предыдущих продаж.

Также можно свериться с историей обслуживания машины. Например, на одометре светится цифра в 50 000 км, а в сервисной книжке осталась запись, что масло в последний раз было заменено на пробеге в 120 000 км.

Чуть реже имеют скрученный пробег такие марки, как Lada, Fiat, Mazda, Mitsubishi, Chevrolet, Saab, Suzuki, Alfa Romeo, Renault и Ford. Пробег был скорректирован у каждой пятой машины этих марок.

Самая малая доля мухлежа — у автомобилей MINI. На них, согласно данным Авто.ру, пробег корректируют лишь в 6,6 % случаев. Также невелик риск нарваться на обман при покупке Bentley (9,6 %) и Smart (10,2 % машин с изменёнными данными о пробеге).

А вот по конкретным моделям несколько иная картина. Лидеры антирейтинга среди моделей — Citroen Berlingo и Audi 100.

В первой пятерке искусственного омоложения — автомобили, которые популярны в коммерческом извозе или для рабочих поездок: Citroen Berlingo (31,3 %), Audi 100 (31,4 %), Fiat Doblo, Skoda Roomster и Volkswagen Caddy. Тут очень велика вероятность, что машину «гоняли на убой».

Если сравнивать продавцов, то чище всего товар у официальных дилеров. Тут странности со счетчиком выявлены лишь на 7 % машин б/у. Частные владельцы при самостоятельной продаже жульничают со счетчиком в 16 % случаев. У независимых дилеров четверть машин продается с корректировкой пробега, а у перекупщиков уже каждый третий автомобиль имеет скрученный пробег (35 %).

СТО «Автогарант»
8 921 425 51 77, 8 911 283 36 06 Якорная ул., д. 9а, корп. 2
РЕМОНТ АВТОМОБИЛЕЙ ВСЕХ МАРОК
Ремонт а/м Волга, Газель. Тех. осмотр, страхование
• Ремонт электрики, стартеров, генераторов • Установка сигнализации, музыки
• Промывка инжектора, карбюратора • Ремонт двигателя, ходовой, КПП
• Компьютерная диагностика • Кузовные и малярные работы
• Автозапчасти в наличии и на заказ
Реклама
www.autogarant-sto.ru

Заправка

Peugeot 3008 — просто космос

Текст: Борис Игнашин
Фото: groupe-psa.com

Это первое впечатление от нового Peugeot 3008. И оно не покидало меня на протяжении всего тест-драйва. Только немного привыкнешь к дизайну и особенностям эргономики, тут же машина готовит очередной сюрприз. Впрочем, это было ожидаемо.

ВСТРЕЧАЮТ ПО ДИЗАЙНУ

Так уж получилось, что я очень давно не ездил на машинах Peugeot, да и премьеру второго поколения модели 3008, которая состоялась еще в 2016 году, пропустил. «Француз» успел в прошлом году стать «Машиной года» в Европе. И Peugeot отмечает, что это первый кроссовер, удостоившийся этого престижного звания. Однако насчет его проходимости у меня были некоторые сомнения. Да, выглядит машина брутально, колеса большие, внедорожные атрибуты вроде бы в наличии, включая переключатель режимов движения. Однако привод на заднюю ось возможен только у гибридной версии. Вряд ли это проблема, ведь большая часть таких машин эксплуатируется строго в городском режиме, но утрата возможностей беспокоит на уровне «фантомных болей».

Дизайн новых Peugeot впечатляет, французы снова показывают, что могут быть законодателями автомоды. Внешность машины необычна, кузов полностью утратил лаконичность, но при этом не перегружен деталями. Образ складывается цельный, почти без ощущения вычурности, с любого ракурса и любого расстояния. Как ни крути, а внешность машины — одна из важнейших характеристик. Желающих купить «гадкого утенка» всегда будет немного. Другое дело — такая красивая машина, даже с намеком на лакшери. Разнообразные мелкие детали экстерьера даже без объяснений маркетолога отлично вписываются в ее образ. Вам не нужно знать, что три полоски на задних фонарях — это «след когтей льва», чтобы оценить их уместность (это просто красивая и гармоничная деталь внешности). Фары с намеком на «прищур» хороши, им не нужно быть огромными и доказывать надуманную «хищность». Просто пластика кузова Peugeot 3008 такая — мускулистая и играющая. Машина на удивление высокая, и линия капота тоже вздернута вверх. При этом не возникает ощущения кубичности, задняя часть решена таким образом, что рождаются ассоциации с модными «внедорожными купе», а не с типичными минивэнами. Радует и проработка деталей. Все элементы — от ручки до решеточки — сделаны аккуратно и работают на цельность образа.

БОГАТЫЙ ВНУТРЕННИЙ МИР

Значок GTline говорит о том, что комплектация у машины не бедная. Это можно рассмотреть и снаружи. Крыша, например, у Peugeot 3008 панорамная, парктроники и камеры есть спереди и сзади, да и количество хрома в отделке тоже это подчеркивает.

Открытые двери демонстрируют богатый внутренний мир «француза». Спереди кожаные сиденья со сложным профилем, сзади сиденья чуть попроще и места немного меньше. Зато все искупает объем багажника, коляску смело можно ставить не складывая, да еще и несколько сумок легко влезет. Вот только красивую полочку сверху жалко. Кстати, под полом багажника небольшой тайничок, а крышка сделана таким образом, что в приподнятом состоянии удерживается за счет боковых выступов в открытом положении. Места для мелочей не так много, как хотелось бы, всего пара карманов по краям, но зато отделка аккуратная. Есть розетка 12 вольт, подсветка, а сам пол имеет фактуру, удобную для установки органайзеров на липучках. Задние сиденья можно откинуть не залезая в салон, ручки разблокировки находятся прямо на боковых панелях багажного отсека. Запасное колесо не полноразмерное, что по нашим дорогам вовсе не излишество.

Передние двери распахиваются на большой угол, а высота и ширина порога позволяют с достоинством зайти в салон и устроиться на сиденье. Задним пассажирам повезло чуть меньше: двери открываются не так широко, пространство для ног несколько ограничено, изящным движением зайти в машину уже не получится. Но при посадке «сам за собой» при росте 183 см и немалом объеме я разместился достаточно комфортно, спасибо форме переднего сиденья, имеющего выемку на уровне коленей, и удачной форме подушки с хорошим углом наклона спинки. Изящно решен вопрос и с размещением замков ремней безопасности на заднем диване. Задним пассажирам полагается также отдельная зона климат-контроля, небольшие карманы-сеточки в спинках передних кресел, достаточно крупные карманы в дверях и не слишком удобный центральный подлокотник. Как и большинство подобных конструкций, он слишком низкий для реальной помощи эргономике и служит лишь крышкой лючка для длинномеров. Зато спереди не только просторно и светло, спасибо панорамной крыше, но даже, не побоюсь этого слова, шикарно. С пространством все хорошо, запас есть и по длине, и по высоте, и по ширине, «чувство локтя» вам не грозит в любом случае. Посадка, конечно же, высокая, но грамотное расположение площадки под левую ногу и удачная высота сиденья дают возможность разгрузить спину оптимальным наклоном кресла, а регулируемая длина опоры коленей позволит сохранить комфорт человеку любых пропорций.

ЦАРСТВО КНОПОК

Прелесть i-Cockpit я ощутил еще в модели 308 второго поколения и на микровэне 2008. Панель приборов располагается высоко, на уровне глаз, а руль, напротив, становится меньше, и его ставят низко, намного ниже привычного. Приборная панель полностью электронная, все приборы рисованные. Разумеется, есть несколько вариантов отображения: от стандартного до минималистичного, напоминающего функцию Night Panel в Saab. Помимо дисплея приборной панели присутствует и центральный дисплей, достаточно крупный и сенсорный. Особый прогресс по сравнению с почти бесконечным интерьером Peugeot 308 заключается в панели кнопок на центральной консоли. Два ряда клавиш позволяют получить быстрый доступ к важным функциям, а основные настройки находятся на первом же вызываемом ими экране меню. Впрочем, к интерфейсу все же есть небольшие претензии: не всегда интуитивно понятно, что и где располагается. Так, соединение по BT находится в разделе «телефон», а не «мультимедиа», там вкладка остается неактивной, пока не пройдешь квест в телефонном разделе. Настройка радио тоже заставляет напрячься, а навигация проигрывает по качеству бесплатным решениям на смартфонах как по функционалу, так и по графике. Голосовой интерфейс работает, но опять же не возлагайте излишних надежд — кнопки жать все равно придется.

Расположение рычажка круиз-контроля и логика его работы порадуют в основном фанатов французских машин. Мне после немецких, чешских и шведских авто пользоваться им было крайне непривычно. Но все искупает массаж. Он тут настоящий, реально действующий. Еще недавно эта функция даже на топовых седанах F-класса работала «так себе», а это массовый кроссовер, и массаж тут работает просто отлично. Особенно мне понравился режим CatsPaw — полное ощущение, что огромный ласковый кот разминает спину «молочным шагом», не выпуская когтей. Разве что мурчанья не хватает. На выбор еще почти десяток режимов с регулировкой интенсивности. Кнопка — в торце сиденья, отдельно от кнопок электрорегулировки и памяти, причем массаж доступен и переднему пассажиру. Машина при любой стрессовой ситуации старается успокоить водителя, кстати, при активном передвижении функция эта нисколько не мешает.

Постепенное освоение интерьера порождает странное ощущение космолета. Тут все удобно, но чуточку не так, как ты привык. С демонстративной оригинальностью и с постоянными мелкими приятными сюрпризами. Начиная с качества звука и заканчивая тактильными ощущениями на кнопках. Кстати, тем, кто привык к немецким сиденьям, новые французские тоже понравятся. Они чуть мягче, но хорошо держат форму и бабушкин диван совсем не напоминают. Выглядят сиденья тоже отлично, хотя чистить их придется часто: слишком много кармашков, где застревает мелкий мусор. Машина явно будет любить аккуратных водителей — следы пальцев хорошо заметны на лаке хромовых и «деревянных» деталей центральной консоли, на вставках шестиугольного руля и на дисплее центральной консоли.

Управление светом на подрулевом рычажке придется по душе в основном японоводам, а приверженцам другого эр-

гономического стандарта стоит лишь порадоваться, что автоматический режим работает хорошо. Ручной тормоз в 3008-м электрический, но очень задумчивый. Если стоит автоматическая активация, без рывков не обойтись. Очень радует мощность системы кондиционирования, она несколько избыточная для петербургского лета и очень тихая. А в целом машина может создавать приятный микроклимат в +30°, даже работая на холостых оборотах.

РОЖДЕН, ЧТОБЫ ЕЗДИТЬ

На тест-драйв мне попала машина с двухлитровым дизельным мотором и автоматической шестиступенчатой коробкой передач. Моторы семейства DW10 хорошо знакомы не только обладателям машин PSA, но и приверженцам марки Ford, например. Это очень удачная серия, тут стоит 150-сильный двигатель модели DW10FC. В паре с ним работает шестиступенчатая коробка EAT6, она же Aisin TF82SC. Альтернативу 2-литровому дизелю в России составляет только наддувный бензиновый мотор 1.6.

Старт с кнопки — у нас машина с бесключевым доступом. Звук мотора в салоне слышен лишь в первые секунды, а потом он исчезает и появляется только при разгоне. Снаружи определить, что под капотом работает дизель, легко, его слышно с расстояния нескольких метров даже на улице. Границу комфорта он не переходит, даже если открыть окна, но при активном ускорении уже при двух тысячах оборотов его ни с чем не перепутаешь. При неспешном качении по городу коробка поддерживает обороты мотора в диапазоне 1500-2000, в этом случае ни шума, ни вибраций нет. При скоростях менее 110 км/ч коробка не стремится включить шестую передачу, она старательно воздерживается от работы на особо малых оборотах. Это не неисправность, просто так настроены алгоритмы, чтобы сберечь ресурс мотора. Не секрет, что у форсированных дизелей нужно беречь вкладыши коленвала, не допуская длительной работы под нагрузкой на малых оборотах. В Peugeot 3008 за вас об этом позаботится АКПП, просто не мешайте ей. А на трассе коробка сама включит шестую, когда она понадобится.

Динамика 150-сильного дизельного мотора с АКПП приятная, но воображение не поражает. Порядка 10 секунд тратит машина на разгон до сотни. Эластичность при ускорении на трассовых скоростях очень хорошая, с минимальными задержками. Хорошо заметен небольшой рабочий диапазон дизельного мотора, при активных ускорениях порой коробка делает пару переключений сразу. С ручной коробкой это было бы проблемой, а с современной, быстродействующей АКПП почти не заметно. В городе старт иногда слишком мягкий, машина может даже чуть откатываться на горке, но это вопрос привычки. Управление тягой очень удобное, чувствительность педали и реакции коробки почти идеальны для спокойного передвижения. Хотите «погорячее» — есть кнопка Sport, но более резкие реакции и наливающийся лишней тяжестью руль отдают какой-то ненатуральностью, цельный образ рушится. Для гонок нужны другие машины и другие моторы. Данный же двигатель с АКПП дает разумное количество удовольствия за рулем, позволяя контролировать тягой траекторию и всегда поддерживая все начинания паровозным моментом, но гоночным от этого не становится.

ТОРМОЗА И УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Тормоза поначалу пугают резкостью, но буквально десять минут — и они уже ощущаются почти идеальными. Очень хорошая работа на неровном покрытии и миксте, минимальное растормаживание и уверенное сохранение прямолинейного движения. Отличное торможение на трассовых скоростях. Небольшое и комфортное усилие на педали, чуть «ватное» начало хода, когда ускорение не соответствует ожиданию, но при чуть более сильном или резком нажатии все отлично. Да и это, опять же, вопрос привычки.

Рулежка и управляемость оставили чуть двойственное впечатление. Маленький «гоночный» шестиугольный руль с подрулевыми лепестками вроде бы обещает столь же острый характер машины, тонкое «чувство руля», небольшие крены и т. д. и т. п. Но на деле той пьянящей легкости, как у Peugeot 2008, тут нет, большая машина остается большой машиной. Руль нужно крутить, он легкий и достаточно чувствительный, но не идеально «прозрачный». Управление довольно острое, но настроено скорее на комфорт, чем на азарт. Да и кренится машина вполне ощутимо, несмотря на достаточно короткоходные подвески. Желание ехать активно быстро исчезает, просто приятная управляемость и прогнозируемое поведение машины. Она поддержит любое ваше начинание, но подчеркнет, что она солидная, серьезная, а не для этих вот шалостей.

Комфорт вполне соответствует ожиданиям. На фоне очень тихого салона выделяется аэродинамический шум ветра. После 80 км/ч он заглушает тихие взрыкивания дизеля и сохраняется на комфортном уровне до скоростей свыше 130 км/ч. Разговаривать это не мешает, как и прослушивать музыку. Звук мотора не раздражает в любом режиме, разве что при нажатии педали в пол он становится громким, но в этом случае на него уже просто не обращаешь внимания. Если открыть окна, звук становится заметно громче, но до дискомфорта также далеко. Шумоизоляция отличная, шины тихие, и в целом машина остается очень комфортной по акустическим характеристикам.

Подвеска тоже вполне комфортная. Она не очень мягкая, скорее, по-городскому упругая. А вот ощущение энергоемкости тут ложное, ход подвески короткий, на серьезных неровностях передняя подвеска явно срабатывает почти до отбойников. Злоупотреблять не стоит. Проходимость в силу «недоприводности» не тестировалась. Обычную грунтовую дорожку машина проходит легко, дорожный просвет приличный, углы въезда и съезда, несмотря на длинные свесы, приличные. На поребрики машина взбирается без видимых сложностей.

РЕЗЮМЕ

Весь тест-драйв меня не покидало ощущение перманентного сюрприза. Приятные мелочи сыпались как из рога изобилия, у Peugeot 3008 все немножко не стандартное, но качественное и удобное. Очень приятное, собранное и современное шасси получило кузов с интересным дизайном и хороший набор дополнительных опций. Очень порадовала силовая установка, средний расход топлива за время тест-драйва составил менее 7 литров, это при том, что солярку никто экономить не собирался. Тяги более чем хватает для бодрого передвижения в пространстве, да и с комфортом все хорошо. Полный набор положительных ощущений гарантирован. Но только в том случае, если вам не нужна проходимость, полный привод и динамика хот-хэтча.

НОВАЯ MAZDA 6 ДОБЕРЕТСЯ ДО РОССИИ В 2019 ГОДУ

MAZDA.COM

ОБНОВЛЕННЫЙ СЕДАН MAZDA 6, впервые представленный в ноябре прошлого года в Америке, появится на российском рынке в первой половине 2019 года, сообщает «Российская газета».

Версия автомобиля для нашей страны получит турбированный 2,5-литровый двигатель мощностью 253 л. с. Кроме того, обновленная «шестерка» получила другие бамперы и радиаторную решетку, модернизированные фары — у задних фонарей теперь иной рисунок. Изменился и интерьер: все сиденья с новой набивкой, которая имеет оптимизированную форму и лучше гасит вибрацию, а передние кресла вдобавок стали шире. Новый 8-дюймовый дисплей медиасистемы имеет повышенную контрастность, а проектор теперь выводит изображение не на отдельном откидном экранчике, а на лобовом стекле. У бизнес-седана появилась топовая версия Signature. В отделке дорогая кожа Napa, замша и натуральное дерево белого японского ореха. Впервые на «шестерке» и передние сиденья с вентиляцией.

Напомним, сейчас Mazda 6 продается на российском рынке с 2- или 2,5-литровыми атмосферными бензиновыми двигателями мощностью 150 и 192 л. с. соответственно. Стартовая цена — от 1 млн 351 тысячи рублей.

ЮНЫМ МУЗЫКАНТАМ ПОДАРИЛИ ФОРТЕПИАНО

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЙ ФОНД «ЛУКОЙЛ» передал в дар музыкальной школе № 37 Приморского района фортепиано немецкой фирмы Perzina. Подарочную ленточку на новом музыкальном инструменте перерезал заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Запад-нефтепродукт» Рустэм Ибрагимов.

«Хочу поздравить вас с началом учебного года и пожелать творческих успехов. Мы поддерживаем социально значимые проекты во всех регионах, где работаем. Конечно, своим приоритетом компания считает оказание помощи детским образовательным учреждениям — это направление присутствует в благотворительных и спонсорских программах, программах развития спорта и культуры. Мы понимаем, что не все воспитанники школы станут выдающимися пианистами или скрипачами. Но они в любом случае вырастут людьми высокого уровня культуры», — сказал Рустэм Ибрагимов.

Музыкальная школа № 37 была основана 1 сентября 1959 года и через год отметит свое 60-летие. В ней занимаются более 450 ребят от пяти до девяти лет, из них 386 человек учатся на бюджетном отделении. Основные направления музыкального образования: фортепиано, духовые, ударные, струнные смычковые, народные инструменты, хоровое пение. Воспитанники школы неоднократно становились лауреатами и дипломантами различных конкурсов и фестивалей.

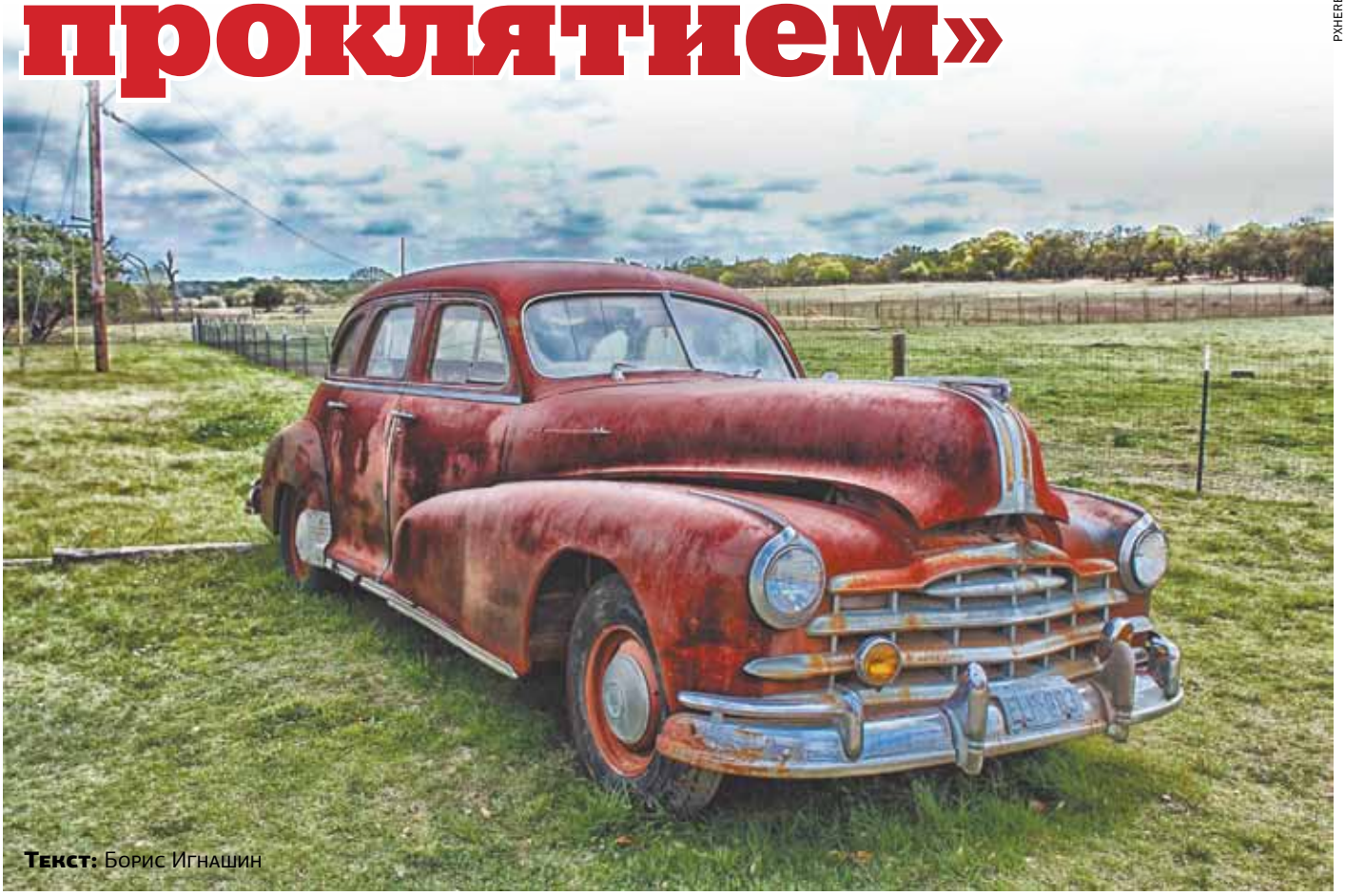
Директор школы Инна Варлакова призналась, что была очень тронута тем вниманием, которое Благотворительный фонд «ЛУКОЙЛ» оказал юным пианистам. «Замечательно, что есть компании, которые уделяют внимание детскому творчеству, и есть люди, неравнодушные к музыкальному искусству», — отметила она.

Благодарность от администрации Санкт-Петербурга в адрес ЛУКОЙЛ передала заместитель председателя городского комитета по культуре Елена Раздорская. Воспитанницы музыкальной школы сестры Дарья и Мария Сущевы исполнили на новом инструменте попурри из произведений композитора Андрея Петрова.

В этом году Благотворительный фонд «ЛУКОЙЛ» подарит инструменты еще двум музыкальным учреждениям региона — в Пскове и Новгородской области (поселок Хвойный).

Дарья Дмитриева

Битва с «рыжим проклятием»



PXHERE.COM

Текст: Борис Игнашин

Автомобили, увы, недолговечны. Помимо износа агрегатов, сбоев электрики и других неприятностей над машиной всегда висит «рыжее проклятие» — коррозия. Кузовные панели почти всех автомобилей сделаны из листовой стали, а она, к сожалению, боится ржавчины, и защиты от нее никогда не бывает много.

ОТКУДА БЕРЕТСЯ КОРРОЗИЯ

Конструкция из тонких металлических профилей, созданная из разных типов стали, да еще с механической обработкой и сваркой, просто обречена на электрохимическую коррозию. Конечно, кузова автомобилей защищают лакокрасочным покрытием, ряд элементов делают из оцинкованного металла, а самые уязвимые части закрывают от агрессивных сред и механических повреждений мастиками и пластиковой защитой. Но, к сожалению, у любой защиты есть свой срок службы. Спустя три, пять или десять лет можно обнаружить видимые повреждения кузова, коррозию швов или даже перфорацию целого ряда элементов. Это зависит от качества подготовки поверхности и используемых материалов, режимов эксплуатации и еще множества факторов, в том числе режимов работы климатической системы.

К сожалению, утрата даже 3-6 % массы кузова в виде ржавчины влечет за собой значительное ослабление конструкции и может привести к невозможности дальнейшей эксплуатации из-за утраты и уменьшения прочности самых важных силовых элементов, которые обычно расположены как раз в нижней части кузова или вблизи стоек крыши и моторного щита. Иными словами, в самых нагруженных частях кузова. При значительном уровне повреждений конструкция обычно не восстанавливается в силу трудоемкости процессов и сложности защиты от коррозии в дальнейшем.

Полностью избежать коррозии не получится, но отложить проблему на потом можно, причем это «на потом» может означать десятки лет. Процессы поддержания защитных свойств покрытия кузова называют антикоррозийной обработкой. Но сначала немного о том, почему вообще начинается коррозия и отчего ее так сложно избежать.

Любая стальная конструкция неоднородна. У нее есть точки, подвергшиеся механической обработке, сварные швы, точки с изменениями в структуре и колебания химического состава материала. При попадании на поверхность стали электролита, например воды с любой растворенной в ней солью, возникают гальванические пары. Сначала между металлом и электролитом, а при действии на протяженных участках еще и между различными частями конструк-

ПРОЦЕССЫ ПОДДЕРЖАНИЯ ЗАЩИТНЫХ СВОЙСТВ ПОКРЫТИЯ КУЗОВА НАЗЫВАЮТ АНТИКОРРОЗИЙНОЙ ОБРАБОТКОЙ

ции, поскольку они имеют различный электрический потенциал. В присутствии кислорода в электролите и у поверхности металла образуется гидроксид железа, который, являясь продуктом разложения стали, обладает еще и свойством накапливать жидкость. Постепенно он покрывает все незащищенные стальные поверхности, что, в свою очередь, заметно ускоряет процесс коррозии, делая его непрерывным, поскольку электролит теперь не может высохнуть.

КАК ЗАЩИТИТЬ АВТО

Защита от коррозии строится в основном на двух способах. Это изоляция поверхности стальной детали от электролитов и кислорода, например с помощью лакокрасочного покрытия и слоя прочных оксидов, которую обычно совмещают с протекторной защитой, например слоем цинка или алюминия. Часто протекторная защита применяется не в виде сплошного слоя, а просто добавлением материалов анодной защиты в лакокрасочное покрытие, этот способ менее надежен, но заметно дешевле.

Кузов нового автомобиля на первый взгляд неплохо защищен от коррозии лакокрасочным покрытием. Мест, где оно отсутствует, очень немного, в основном это точки расположения различных крепежных элементов. Но, к сожалению, защитные покрытия имеют ограниченный срок службы. Слои грунта, краски и лака подвергаются механическим, химическим, термическим воздействиям, свою лепту в этот процесс вносит даже ультрафиолетовое излучение. Появляются трещины, сколы, фрагменты с пористой поверхностью и другие дефекты. В результате столь нежелательная для стали влага находит путь к поверхности. Если анодной защиты не предусмотрено, коррозия начнется сразу, если же она есть, то в зависимости от способа нанесения ржавчине еще потребуется время на ее преодоление. Иногда это дни, а иногда и годы. Все зависит от размера повреждений и количества электролита. В любом случае, если не защитить поверхности, коррозия начнет разрушать конструкции автомобиля.

Все методики антикоррозийной защиты основаны на вытеснении влаги с поверхности металла и из слоя рыхлой коррозии, а также на создании нового защитного слоя. Оба этапа очень важны, без удаления электролита с поверхности создание нового защитного слоя особого смысла не имеет, содержащаяся в слое ржавчины влага будет и дальше разрушать металл даже без доступа кислорода. К тому же надежность защитного слоя получится невысокой, он будет слабо держаться, а при увеличении подповерхностного слоя ржавчины в объеме просто отвалится и потрескается.

С ЧЕГО НАЧАТЬ?

Таким образом, первая задача, которую необходимо решить, это высушить влагу, изолировать ее от поверхности металла и убрать накапливающие влагу слои коррозии и грязи. Решают эту задачу использованием материалов с высокой проникающей способностью, на основе маловязких масел. Дополнительно используют механическую обработку и пассивирование, чаще всего кислотное, поскольку это позволяет разрушить оксиды на поверхности металла. Всем известные «преобразователи ржавчины» — это именно пассивирующие растворы. Чаще всего это соединения ортофосфорной, фосфорной кислоты и реже хромистой. Помимо разрушения слоя оксидов железа они также создают на поверхности стали защитные слои хромита или фосфата железа, не растворимые в воде и достаточно прочные. Но такую обработку делают только при значительных повреждениях, потому что она разрушает ЛКП на соседних участках. К сожалению, обработка не способна полностью восстановить глубоко поврежденные участки металла, а может лишь замедлить начавшиеся процессы. При глубокой коррозии металла данная обработка бесполезна, следует выполнять восстановительный ремонт с заменой поврежденного элемента. А при большой площади повреждений нужно полностью восстанавливать лакокрасочное покрытие на этом участке, потому что его прочность намного выше, чем прочность эластичных антикоррозийных покрытий. Разумеется, предварительно полностью зачистив поверхность металла и выполнив пассивирование поверхности кислотами или кислотным грунтом. Увы, зачастую полноценная обработка поврежденных поверхностей невозможна или экономически нецелесообразна. И приходится ограничивать обработку только вытесняющими составами, возможно, с элементами анодной защиты. Анодная защита в виде мелкодисперсного порошка в составе жидких фракций малоэффективна.

После обработки поверхности для удаления с нее электролитов выполняют восстановление защитного слоя. Обычно составы для вытеснения влаги частично выполняют и эту функцию, содержат растворенные парафины, способные после осаждения создать тонкую пленку. Для внутренних полостей, где нет дополнительного механического воздействия и нужно лишь закрыть микротрещины в лакокрасочном покрытии, это достаточно эффективно. Однако для наружных поверхностей автомобиля, подвергающихся интенсивному воздействию воды, песка и грязи, этого мало. Для них применяется еще один слой высокопрочного материала на основе битумных или каучуковых мастик/смол.

ОТ ТЕОРИИ — К ПРАКТИКЕ

Как выглядит на практике типичная антикоррозийная обработка? Для начала с днища машины удаляют все защитные пластиковые элементы и очищают его от грязи, моют. Снимают локеры, пластиковые накладки порогов, элементы защиты днища. При необходимости удаляют отслоившиеся элементы старого покрытия. После осмотра специалистом будет понятно, насколько эффективна стратегия простой антикоррозийной обработки и не нужно ли выполнить полный ремонтный цикл покрытия. При положительном решении днище и внутренние полости машины обрабатывают влаговытесняющими составами. При необходимости проводится локальная зачистка поверхностей от коррозии для лучшего воздействия материалов. Дальше внутренние полости и днище обрабатываются составами с высокой проникающей способностью один или несколько раз. Затем составами, создающими длительно не высыхающие защитные пленки на основе парафинов и масел, обрабатываются внутренние полости и швы. Наконец, механически стойкими покрытиями обрабатываются наружные поверхности. Дополнительная обработка внутренних полостей проникающими препаратами с парафинами/маслами производится каждые несколько лет. Срок службы наружных покрытий в несколько раз больше, а мелкие дефекты устраняются при обработке внутренних полостей. Подобного рода обработка достаточно надежно защищает машину, если нет серьезных очагов коррозии во внутренних полостях, которые плохо обрабатываются. Как показывает практика, даже очень коррозийно нестойкие машины вроде классических «Жигулей» могут в этом случае эксплуатироваться круглогодично долгие годы без появления точек с серьезными коррозийными повреждениями. Но надо понимать, что, если коррозия уже стала видимой, эффективность этих мер заметно снижается. Полностью вытеснить влагу из гидрооксида на поверхности стали крайне сложно, а это значит, что процессы разрушения замедлятся, но не остановятся. Так что антикоррозийная обработка должна проводиться заранее, пока кузов находится в хорошем состоянии. В запущенных случаях помогает только восстановительный ремонт с зачисткой поверхностей, удалением сильно поврежденных зон и восстановлением базового лакокрасочного покрытия. Антикоррозийная обработка в этом случае поможет сохранить те зоны, в которых повреждения невелики, и значительно замедлит процессы их разрушения.

АНТИКОРРОЗИЙНАЯ ОБРАБОТКА ДОЛЖНА ПРОВОДИТЬСЯ ЗАРАНЕЕ, ПОКА КУЗОВ НАХОДИТСЯ В ХОРОШЕМ СОСТОЯНИИ

От Ивангорода до Териберки

В конце июля три экипажа журналистов и блогеров из Москвы, Петербурга, Казани и даже Европы отправились в автомобильный квест-тур «Серебряный трилистник» — совместный проект «Комсомольской правды в Санкт-Петербурге» и «Сообщества питерских блогеров». Проект был приурочен к особой дате — 25-летнему юбилею ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт.

Лето — лучшее время для автомобильных путешествий по России. Километр за километром, одно яркое впечатление за другим. Так, 23 июля дружная компания журналистов и блогеров отправилась в автопробег, старт которого был дан в Петрозаводске на АЗС № 191 «Новая Вилга».

На торжественной церемонии присутствовали заместитель премьер-министра правительства Республики Карелия по вопросам экономики Дмитрий Родионов и заместитель генерального директора по связям с общественностью ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Рустэм Ибрагимов. Дмитрий Родионов поздравил общество с юбилейным годом и отметил значимость присутствия в регионе: «На протяжении всех этих лет ЛУКОЙЛ предлагает жителям Карелии не только качественное топливо и услуги, но и способствует развитию региона — является крупнейшим налогоплательщиком, создает рабочие места, поддерживает социально значимые проекты и развивает инфраструктуру. Я рад, что данный автопробег стартует именно в Карелии — жемчужине России. Ведь сегодня развитие туризма является приоритетным направлением для всего СЗФО, и в этом отношении подобные проекты очень полезны. Надеюсь, участники смогут показать всю красоту родного края, найти интересные и необычные достопримечательности. Желаю всем удачи и счастливого пути!»

Кстати, название выбрано не случайно: Северо-Запад все чаще называют серебряным кольцом или серебряным ожерельем России, опоясывающим Санкт-Петербург. «Трилистник» — это три основные трассы этого «ожерелья», три маршрута, которые преодолели наши экипажи.

Цель каждого экипажа — собрать как можно больше ярких путевых впечатлений и найти минимум 10 причин отправиться по данному маршруту, которые вдохновят жителей и гостей Северо-Западного региона последовать примеру участников автопробега.

Вернувшись спустя неделю из путешествия, экипажи охотно поделились своими впечатлениями на организованной «Комсомольской правдой» пресс-конференции, рассказав об уникальных туристических маршрутах с древними монастырями и храмами, старинными крепостями, этническими карельскими деревнями, хранящими память о шведском и финском прошлом, и, конечно же, природой невероятной красоты. Да такой, что норвежские фьорды и рядом не стояли. И это лишь малая толика того, что увидели наши экипажи.

Посмотреть путевые заметки участников можно в социальных сетях по хештегам #путешествуемслукойл и #тридороги2018, на сайте KP.RU, а также на специальной странице проекта http://kvest-tur.tilda.ws/.

«Исаакиевский собор. К истории создания»

Около ста художественных произведений представлено на выставке в Русском музее, посвященной истории создания Исаакиевского собора и организованной при поддержке Компании «ЛУКОЙЛ».

22 августа в залах корпуса Бенуа Русского музея открылась выставка «Исаакиевский собор. К истории создания». Выставка организована при поддержке Благотворительного фонда «ЛУКОЙЛ» и продлится до 14 января 2019 года.

На торжественном открытии присутствовали директор Русского музея Владимир Гусев, директор Государственного музея-памятника «Исаакиевский собор» Юрий Мудров, заместитель директора Русского музея Евгения Петрова, заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Рустэм Ибрагимов, куратор выставки Наталья Соломатина.

Интерьер Исаакиевского собора, каким он предстает сегодня, выглядит иначе, чем задумывался. Своды и стены храма должны были быть расписаны. Именно монументальной живописи отводилась ведущая роль в ансамбле. Но уже в самом начале создания росписей встал вопрос о замене части композиций на мозаики. В середине XIX века живописные композиции были заменены мозаикой других авторов.

На выставке представлено около ста произведений: рисунки, картоны, эскизы К. П. Брюллова, Ф. А. Бруни, П. В. Басина из собрания Русского музея, многие из которых экспонируются впервые.

«Приятно отметить, что совместные проекты Благотворительного фонда «ЛУКОЙЛ» с Русским музеем ежегодно становятся значимыми событиями в культурной жизни Петербурга. Главное впечатление о выставке — ее масштаб и незаурядность. Мы впервые имеем уникальную возможность увидеть редчайшие работы выдающихся русских живописцев и попробовать представить Исаакиевский собор, один из знаковых символов Петербурга, таким, каким он задумывался его создателями 200 лет назад», — отметил заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Рустэм Ибрагимов в своем выступления во время торжественного открытия.

БФ «ЛУКОЙЛ» — многолетний партнер Русского музея. Так, за последние годы при поддержке фонда в музее были организованы выставки «Константин Коровин. К 150-летию со дня рождения», «Александр Головин. К 150-летию со дня рождения», «Коллекция В. А. Кокорева» из цикла «Собиратели Русского музея», «Серов. Не портретист. К 150-летию со дня рождения», «Сильвестр Щедрин и школа Позиллипо. К 225-летию со дня рождения художника», «Виктор Борисов-Мусатов и мастера общества «Голубая роза».

Текст: Марианна Николина
Фото: Мария Павловская, Мария Бондарева

Наталья Бурмистрова: тайны киновождения

Петербургская актриса Наталья Бурмистрова получила известность после своей дебютной роли Ларисы в сериале «Агентство НЛС». С тех пор Наталья регулярно появляется на экране, а ее персонажи часто водят автомобиль.

КМС ПО АВТОСПОРТУ

— Наталья, когда вы в реальной жизни стали автомобилисткой?

— Немного позже, чем в кино. Водительские права я получала лет десять назад, а учиться пошла заодно с подругой и по настоянию бывшего мужа (актера А. Барабаша. — Прим. авт.). Теоретическую часть я сдала самостоятельно, потому что выучить билеты было не сложно, а вот площадку — при помощи всех вокруг. Помню, инспектор бежал рядом и кричал: «Наташа, вперед!» А далее я только несколько раз садилась за руль машины в обычной жизни — отвозила друзей в Солнечное.

— Небогатый опыт…

— Зато после этого у меня началась практика вождения машин в кино, и продолжается она до сих пор! Для актера желательно наличие водительских прав, и они мне очень пригодились, когда режиссер Григорий Жихаревич пригласил меня на главную роль в приключенческую мелодраму — сериал «Надежда».

— Кого вы сыграли?

— Провинциальную женщину — медработника Надежду, которая случайно нахамила вице-мэру города, когда его машина и автомобиль скорой помощи столкнулись в ДТП. В результате начинается война между чиновником и моей героиней. Она вступает в борьбу со злом, чтобы защитить себя и свою дочь, которую тоже втягивают в конфликт. По сюжету Надежда угоняет грузовики с оружием. Таким образом я впервые в жизни оказалась за рулем КамАЗа и даже находилась в кабине автомобиля во время выполнения опасных трюков.

— Не страшно было так рисковать?

— Я работала с каскадером, поскольку всегда доверяю профессионалам. На мой взгляд, если не доверять, появляются напряжение и ненужное волнение. В снимаемой сцене автомобиль делал очень резкий поворот. Во время трюка за рулем сидел каскадер, а я лежала сзади за водительским креслом! (Смеется.) Почувствовала удар, рывок машины, и в тот же момент каскадер перелетел на пассажирское сиденье, а я должна была быстро выскочить из КамАЗа. В результате в кадре зритель увидел все так, как и было задумано режиссером, — грузовик разворачивается, а из водительской двери выпрыгиваю я!

УКРОЩЕНИЕ «БЫЧКА»

— Любопытный поворот сценария: медработник и вдруг — угонщик большегрузов…

— Дело в том, что моя героиня в юности получила звание КМС по автоспорту, а потому с легкостью водит разные виды транспорта, например «Бычок».

— Поясните для читателей, что за авто такое — «Бычок»?

— Как выяснилось, это обычная грузовая «Газель» с «коробом». Оказалось, что мне не под силу даже двумя руками передвинуть рычаг переключения скоростей! Выйти из положения помог хозяин машины — лег на пол кабины и сам управлял рычагом, пока я крутила руль.

— На скорости вам удалось погонять в этом сериале, например, за рулем настоящего гоночного автомобиля?

— К сожалению, нет. Эту часть биографии моей героини зрителю показали в виде фотографий, а гонки на КамАЗе были. Правда, снимали их в павильоне студии RWS на зеленом фоне. Автомобиль стоял на месте, а я бойко крутила руль, да так, что «перекрутила»! Причем только потом это заметила, испугалась и удивилась, почему никто не сделал мне замечания.

АВТОСОВПАДЕНИЯ

— А когда вы впервые снялись за рулем автомобиля?

— В своей дебютной телевизионной работе — сериале Дмитрия Парменова «Агентство НЛС». Моя героиня Лариса водит автомобиль, в то время как ее коллеги Андрей (Игорь Ботвин) и Миша (Тарас Бибич) предпочитают оставаться пассажирами. Интересно, что по сюжету Лариса — тоже КМС по автоспорту. Она об этом заявляет в одной из сцен, когда ее грубо подрезают на дороге. Снимаясь в этом сериале, машину я водить не умела, и монтажеры пошли на хитрость. В автомобиле я сидела на пассажирском сиденье и крутила воображаемый руль в воздухе. Потом картинку зеркально переворачивали, и создавалась иллюзия, что это я такой лихой водитель!

— В этом сериале удалось собрать отличный актерский ансамбль, звучит чудесная музыка. Не планируется снять продолжение «Агентства НЛС»?

— На съемках этого сериала сложилась очень хорошая команда. Для многих это была первая или одна из ранних ролей. Мы были молоды, нам нечего было делить и всем одинаково хотелось успеха. Саундтрек к фильму написал Сергей Шнуров, который, кстати, тоже снялся в этом сериале в небольшой роли электрика-музыканта. А идея снять продолжение «Агентство НЛС. 10 лет спустя» у меня возникла несколько лет назад, и я проделала огромную работу, чтобы всех собрать заново. Нашла продюсеров, связалась со сценаристом Юрием Эпштейном, ассистентом по актерам Инной Лазаревной (наш ансамбль — ее заслуга) и режиссером. Актеры тоже были согласны, но потом как-то все застопорилось. Хотелось бы все-таки сделать этот проект, потому что история-то интересная. Может быть, и Сергей Шнуров подключится?

ПО СТОПАМ АБ

— Наталья, что нового у вас в театре и кино?

— Сейчас я в ожидании премьеры фильма Дмитрия Светозарова под рабочим названием «Белые ночи». Это современная адаптация картины его отца — режиссера Иосифа Хейфица «День счастья» с Алексеем Баталовым в главной роли. Я уже работала с Дмитрием Иосифовичем — играла в телефильме «Вепрь» и вновь вернулась к нему на съемочную площадку. Атмосфера невероятная. Он умеет создать такие комфортные условия актерам, что его просто обожают, ждут его появления. В новом фильме у меня роль хозяйки клиники по пластической хирургии, циничной, отвыкшей от романтики, которая попадает в любовный четырехугольник. Моими партнерами были Сергей Перегудов, Александр Устюгов и Юлия Пересильд.

— Ваша героиня водит машину, и что вам подобрал Дмитрий Светозаров? Своим героям он подбирает автомобиль, как костюм!

— Мне достался красный Mini Cooper. Остальное увидите сами — премьера намечена на осень. Еще одна новая работа только что закончена, прошло озвучание, но фильм еще не вышел на экран. Это биографический сериал о певице Татьяне Булановой, где мне досталась роль самой Аллы Пугачевой. По легенде, Алла Борисовна хорошо отнеслась к молодой певице, приняла ее творчество и «разрулила» неприятную ситуацию вокруг Татьяны, взяв ее «под крыло».

— Вы встречались с Аллой Борисовной, прежде чем сыграть ее в кино?

— Нет, но я просмотрела все, что мне удалось найти о ней в интернете, — интервью, фильмы, и, надо сказать, она стала для меня примером в профессии — сама себе хозяйка и ни от кого не зависит. В какой-то момент своей жизни она приняла решение гастролировать самостоятельно и многого добилась. У меня тоже обстоятельства сложились так, что я ушла из всех театров, с которыми сотрудничала, и не хочу работать в постоянной труппе.

— Почему?

— Вероятно, у меня свои представления об искусстве, которые я никому не навязываю. Меня интересует творчество в чистом виде, и потому я создала моноспектакль. Детали раскрывать не буду, только то, что в нем непременно будут произведения А. С. Пушкина.

ДОРОГИ И УДОВОЛЬСТВИЕ

— Наталья, откройте секрет, почему вы водите машину только в кино? Что так отбило желание находиться за рулем? Может быть, автомобиль был не тот?

— Наоборот, автомобиль, на котором я первое время выезжала, мне очень понравился. Более того, если я надумаю когда-нибудь покупать машину, то это будет именно Volvo XC90. Она идеальна! Высокая, вместительная, легкая в управлении. Низкие машины меня не привлекают, какие бы дорогие и крутые они ни были. Мне приглянулся Range Rover — внушительная машина, буквально «танк», но все же для меня слишком большая. Еще мне доводилось водить гоночный вариант Subaru Impreza, но она показалась мне больше мужской — а это не для меня. Так что, если решусь практиковать, — только на Volvo XC90!

Основная причина, почему я не вожу в жизни, заключается в том, что я не успела расслабиться за рулем и набрать, как мне советовали, «ночную практику» вождения. Мне говорили: выезжай одна, включай любимую музыку и т. д. Я не смогла получить удовольствие от вождения, а когда я все же оказываюсь за рулем, у меня возникает зажим рук, ног, мозгов и всего остального! (*Смеется.*) Поэтому на данный момент я предпочитаю машину с водителем.

Три истока за три дня

Фото и текст:
Алексей Лебедев

Мы уже рассказывали о любительской автомобильной экспедиции к истокам великих рек России. В прошлый раз участникам не удалось достигнуть наиболее отдаленной от Петербурга цели — истока реки Днепр. Но любители автотуризма и внедорожья — люди непоседливые, поэтому просто обязаны осуществить задуманное. И вот после проведения «работы над ошибками» состоялся очередной старт.

ВОЛГА И ВАЛДАЙ

Военные давно посчитали, что увеличение размеров автоколонны пропорционально снижает скорость ее движения. Поэтому в этот раз количество экипажей, вышедших на старт, было многим меньше, нежели в обычные выезды. Трехдневный формат поездки вынудил участников проигнорировать некоторые достопримечательности, осмотренные в прошлые выезды. И наконец, было сделано то, что всегда повергает в суеверный ужас любого джипера, — в колонну взяли моноприводные машины, а внедорожные участки сократили до приемлемого для них формата. И все получилось! За три дня удалось осмотреть истоки Волги, Днепра и реки Великой.

Первой остановкой был Валдайский Иверский монастырь. Он встретил путешественников умиротворением и прекрасной сентябрьской погодой. Обитель уже не изобиловала летним числом туристов и паломников, что придавало приятное чувство покоя после не самого короткого перегона из Петербурга.

Иверский монастырь — одна из жемчужин Валдайской возвышенности — возник благодаря неуемной энергии патриарха Никона. Именно тут, на озерном берегу, в XVII веке владыке привиделся огненный столп, ознаменовавший место строительства.

За время своего служения Никон возвел очень много монастырей, в основном заимствуя архитектурные формы и имена у более древних обителей. Прототипом его валдайского творения стал мужской монастырь на горе Афон в Греции. Насколько быстро был построен монастырь в пору могущества Никона, настолько же скоро он и потерял свою славу после смещения патриарха. Пришлось монахам заняться ремеслом. Преуспели они в производстве изразцов, образчики которых по сей день украшают фасады некоторых зданий комплекса.

Туристы покинули обитель уже на закате, дабы до ночевки успеть посетить довольно оригинальную достопримечательность Валдая — пирамиду Голода в Хотино, близ Осташкова. Есть такой российский инженер — Александр Голод, построивший бизнес на пирамидах. В свое время в дискуссию с Голодом вступали светила Академии наук и даже военные. Что, как не сложно догадаться, только увеличивало известность его сооружений.

Пирамида построена из стеклопластика и… палок. Внутри кромешная темнота. В центре пирамиды обустроено место для комфортного всасывания энергии космоса — кресло и табуреточка под ноги. У входа — прилавок с сувенирами и заряженной водой.

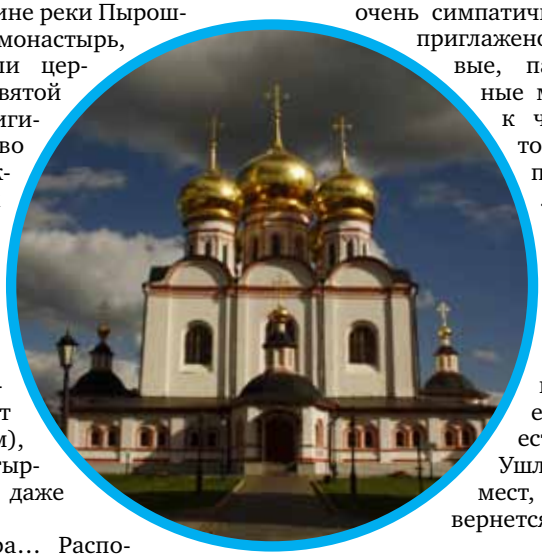
Завершение первого дня — озеро Стерж, первое из группы озер, через которые проходит верхнее течение реки Волги. Говорят, если посмотреть на озеро с высокого холма в тихую погоду, то можно увидеть посередине него русло, по которому «стержнем» течет Волга, оставляя воды озера неподвижными, потому-то озеро и получило название «Стерж». Но есть и другая версия — о стоящем тут языческом идоле, напоминающем столб.

Впечатляющим было утро: озеро в тумане и солнце, освещающее развалины церкви на противоположном берегу в Новинках. А вот покинуть это прекрасное место оказалось не так просто — у одной из машин, как назло оборудованной автоматом, перестал работать стартер. Опыт обращения в провинциальные автосервисы во время прошлых выездов не позволял надеяться на их помощь. Вспомнили случай, когда на просьбу заменить часть поврежденной тормозной магистрали мастера предложили нам плоскогубцы… Тем не менее опыт и наличие инструмента позволили участникам выезда завести автомобиль.

И вот долгожданный исток Волги. Находится он в Осташковском районе Тверской области. Необыкновенно живописное место. Красота, чистота и покой. Над самим родником стоит часовня, к которой ведут мостки. В 1909 году у истока соорудили Преображенский монастырь. Сейчас в этом месте находился Спасо-Преображенский собор.

ДНЕПР И КОНИ

И снова в путь, нас ждет исток Днепра. Но по пути еще одно чудесное место — Оковецкий ключ. О том, как это место открылось людям, путаются в показаниях даже легенды, но все произошло в 1539 году при довольно криминальных обстоятельствах. То ли осташковские разбойники шли на сход с селижаровскими скотокрадами, то ли два местных вора, Иван и Ермолай, прогуливались неподалеку, то ли на сосне, на гвозде, то ли просто прислоненная к дереву явилась им в дремучем лесу икона Креста Господня. Явилась не просто так, а с катаклизмом, в результате которого и забил на том месте ключ. В итоге на излучине реки Пырошня был основан монастырь, поставлены были церковь во имя Пресвятой Богородицы Одигитрии и церковь во имя происхождения Честных Древ.



Посетители ключа могут окунуться в купальню (вода в которой круглый год +4 градуса и поступает с глубины 900 м), отведать монастырских пирогов и даже глинтвейна.

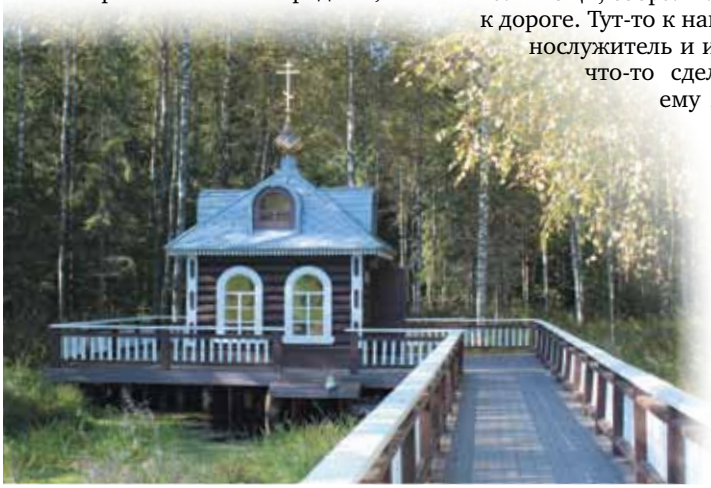
Исток Днепра… Расположен на территории Свято-Владимирского монастыря под Смоленском. До места экспедиция добралась в потемках. Было решено идти на исток утром. Туристы встали на приличном отдалении от монастырских стен, предварительно изучив информационные плакаты на предмет возможных запретов и ограничений. Когда проголодавшиеся участники стали готовить ужин, к нам со стороны монастыря вышел конь. Ему тут же предложили полакомиться яблоками. Но конь яблок не желал, а хотел развлечений. Он резво скакал вокруг лагеря, вставал на задние ноги и проявлял свое лошадиное веселье. В процессе этих скачек три участника оказались на земле с разными не слишком значительными травмами, а один был покусан. Досталось также вещам и снаряжению. К большому нашему удивлению, монахи, к которым был отправлен гонец, самоустранились от ограничения свободы передвижения своего питомца. Примерно через полтора часа, осознав невозможность ночевки в таких обстоятельствах, мы упаковали вещи, собрали лагерь и двинулись к дороге. Тут-то к нам подошел священнослужитель и изъявил готовность что-то сделать с вверенным ему животным. Но мы не стали менять решение и переместились на несколько километров от монастырских стен. Возможно, просто невезение и стечение обстоятельств… Однако осадочек остался…

Наутро мы вернулись к устью Днепра. Монастырю всего восемь лет, все очень симпатично, причесано и приглажено. Клумбы розовые, пасека. Деревянные мостки, ведущие к часовне над истоком, усыпаны пожелтевшей листвой, солнце сквозь сосны превращает эту дорогу в дорогу из желтого кирпича, ведущую в Изумрудный город. Мостки есть, часовня есть, а истока нет. Ушла вода из святых мест, но, может, еще вернется?

ДОМОЙ

Экспедиция устремилась к конечной цели — истоку реки Великая. Эта река впадает в Псковское озеро в 430 км от места нашего с ней знакомства. Как ни странно, сам исток обнаружен совсем недавно местными жителями. Специалисты подтвердили эту версию, а в ближайшей деревне открылся народный музей истока. К началу Великой реки ведет невероятная дорога — сказочный лес, среди которого петляет на удивление качественная лесная дорога, без проблем покоренная даже машинами, обделенными полным приводом. У истока стоит часовня со свежими яблоками, оставленными кем-то на ее ступенях. Тут же неподалеку гостевой стол. Истоков мы нашли не один, а два. Из увиденных эти были самыми «наглядными». Река начиналась из хорошо заметного родника, а не поднималась из колодца, как Волга и Днепр.

Окончив осмотр и трапезу, экспедиция отправилась по домам. Кто-то в Петербург, кто-то в Карелию и Москву. За трое суток в машинах все подустали, а нас ждал самый длинный перегон до места назначения. В качестве компенсации участников поездки вышла проводить радуга в полнеба.



ЗА РУЛЕМ — НА СЕЛИГЕР

Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов

О Селигере всегда писали примерно так: жемчужина русской природы, край кристально чистых озер ледникового периода, соединенных небольшими ручейками, сосен-великанов и удивительных по красоте церквей. И на этот раз мы с вами объедем вокруг Селигера, с которым у многих петербуржцев связаны воспоминания. Кто-то там был в пионерском лагере, кто-то катался на экскурсионном теплоходе по озерам Верхневолжья, кто-то жил на турбазе. Так что у многих есть повод вспомнить эти места, ну а кто-то побывает там в первый раз, но, хочется верить, не в последний.

ПЕЧАЛЬНЫЙ ДЕМОН

Начнем наш маршрут немного издалека, но к Селигеру это имеет самое прямое отношение. В Новгородской области есть районный центр Демянск, стоящий на реке Явонь. Название современного райцентра произошло от старого новгородского городища Дъмон (с буквой «ять» в первом слоге и с ударением на втором), по-современному — Демон. Оно стоит немного выше современного Демянска по течению Явони и выглядит великолепно в любую погоду. Для этого надо доехать до деревни Пески и перед нею повернуть направо. Вскоре перед вами откроется вид на городище. Его невозможно спутать с очередным холмом или курганом, оно удивительно красиво и гармонично. Сверху открывается вид на несколько километров вокруг, вы словно парите над речкой, лесом и полями. Если вам повезет попасть сюда в хорошую летнюю погоду и насладиться запахом травы, дыша настоящим чистым воздухом, то вы надолго запомните эти волшебные ощущения.

Судьба же города Демон была не столь радостна. После завоевания Новгорода Москвой он стал потихоньку терять свои позиции, здесь расположился Успенский мужской монастырь, который последний раз упоминается только в 1582 году. А ведь один из торговых путей Великого Новгорода на Волгу проходил именно здесь: из озера Ильмень в

ОСТАШКОВ

Ловать, по реке Пола, затем по Явони в озеро Велье, откуда волоком в озеро Селигер и далее в Волгу. Через Демон же проходила и сухопутная дорога в Тверь и Москву, здесь же в 1441 году был подписан один из многочисленных договоров между Новгородом и Москвой. А мы, окинув еще раз взором местные красоты, продолжим наш путь к озеру Селигер или, как его еще называли новгородцы, — Серигер. Для этого мы возвращаемся на главную дорогу, поворачиваем направо в деревню Пески и едем дальше прямо.

Проедем через деревню с любопытным названием Истошно. Здесь налево отходит дорога — это одна из главных дорог Валдайского национального парка, она сильно разбита, и это вполне устраивает администрацию парка: чем меньше людей будет приезжать, тем меньше будет хлопот. Но мы сворачивать на эту дорогу не будем, нам надо ехать прямо, до деревни Ореховно. Здесь в конце деревушки есть грунтовка, ведущая на гору с таким же названием. С самого верха горы (высота 288 метров) открываются великолепные дали и уже виден Селигер — его залив под названием Полновский плес. На горе стоит большой гранитный валун у самой кромки леса — на нем видны следы надписей и знаков, которые делали там не только в древнее время. Настаивать на сакральности этого валуна мы не можем, но вероятность того, что он мог быть священным камнем в языческие времена, весьма высока.

Вернувшись на дорогу, едем дальше в сторону уже увиденного Селигера — через Полново, Кривую Клетку и прочую Красоту (вот такие тут названия). А вскоре мы сталкиваемся с еще одной особенностью российских дорог — внутренним приграничным бездорожьем. Это действительно настоящая особенность глубинки: дороги, соединяющие разные области, районы и даже волости, в большинстве своем вовсе не обслуживаются и поэтому приведены в состояние, близкое к дорогам танкового полигона.

ЛАВРОВО

СВЯТОЙ ВИСЕЛ НА КРЮЧЬЯХ

В первой же деревне Тверской области мы встретим непривычную для Северо-Запада, но характерную для Селигера типовую застройку — кирпичные дома с пилястрами и мансардами. Через несколько километров после Сосницы, на Т-образном перекрестке повернем налево, по более накатанной грунтовке. Она приведет нас в деревню Красуха, стоящую чуть в стороне от озера. Здесь можно полюбоваться домами рядовой застройки, которые местные жители постарались превратить в произведения искусства. За деревней, не доезжая речки Черемуха, надо повернуть в лес по скромному самодельному указателю. Дорога приведет на место первого скита Нила Столбенского. Именно здесь на протяжении 13 лет Нил жил в полном одиночестве, приняв обет не ложиться даже на время сна. Спал он, повиснув на крючьях, которые были вделаны в стены его кельи. Здесь тихо и спокойно, сюда приходят лишь редкие посетители местного кладбища да немногочисленные паломники, желающие испить из почти 500-летнего колодца и постоять на месте одинокой кельи. Рядом стоит недавно отреставрированная Троицкая церковь.

Следующее место, где сконцентрировались достопримечательности, — село Святое, что около железнодорожной станции Черный Дор. Самое удивительное в этой деревне — крестьянские дома с уникальной резьбой. На некоторых фасадах сохранились выполненные резьбой надписи с датами (1913, 1914 года) и именами мастеров-плотников.

Теперь, зарядившись негламурными впечатлениями, можно увидеть и популярные, раскрученные места Селигера. Самым известным из них можно смело назвать Нило-Столбенскую пустынь. При приближении к озеру берег становится более возвышенным, здесь много сосен, песчаных дюн. За поселком Светлица начинается мост на остров Столбный, где стоит монастырь. Нило-Столбенская пустынь была основана в 1594 году уже после смерти Нила, а расцвет монастыря пришелся на конец XVIII — начало XIX века. Архитектурной доминантой монастыря служит величественный Богоявленский собор (1821-1825 гг.), построенный по проекту И. Шарлеманя. После революции в монастыре была колония, потом содержали пленных польских полицейских и пограничников. После войны здесь устроили фильтрационный лагерь для репатриантов, а потом — дом инвалидов. Обратно в лоно церкви монастырский комплекс был возвращен в 1991 году, и теперь на входе висит предупреждение, что монахи имеют право не пускать тех, кто им не понравится или не должным образом одет. Но это уже будет за мостом, а перед ним бурно процветает торговля сувенирами, копченой рыбой и прочими атрибутами, характерными для туристического центра с религиозным уклоном. Понятно, что в стороне от красивого острова, песка и воды, в лесу, где был первый скит Нила Столбенского, вы такого буйства современных нравов не увидите.

КРАСУХА

Но мы едем вперед — в столицу Селигера, город Осташков. О самом городе рассказывать мы не будем, поскольку для этого потребуется как минимум отдельная статья, а просто посоветуем увидеть Осташков своими глазами, походить по нему пешком, полюбоваться пейзажами, церквями и обязательно обратить внимание на рядовую застройку города. Во время Великой Отечественной войны Осташков не был в оккупации, здесь не проходили бои, поэтому в нем сохранилось достаточно много старых построек. Одно- и двухэтажные кирпичные и деревянные особняки, к сожалению, не все отреставрированы, но очарование провинциального городка XIX века здесь сохраняется. Правда, мы не уверены, что в те времена на улицах стояли транспаранты с надписями: «Черви! Лучшие селигерские черви!», «Опарыши! Не проходите мимо!». Все-таки очень многие приезжают на Селигер именно на рыбную ловлю.

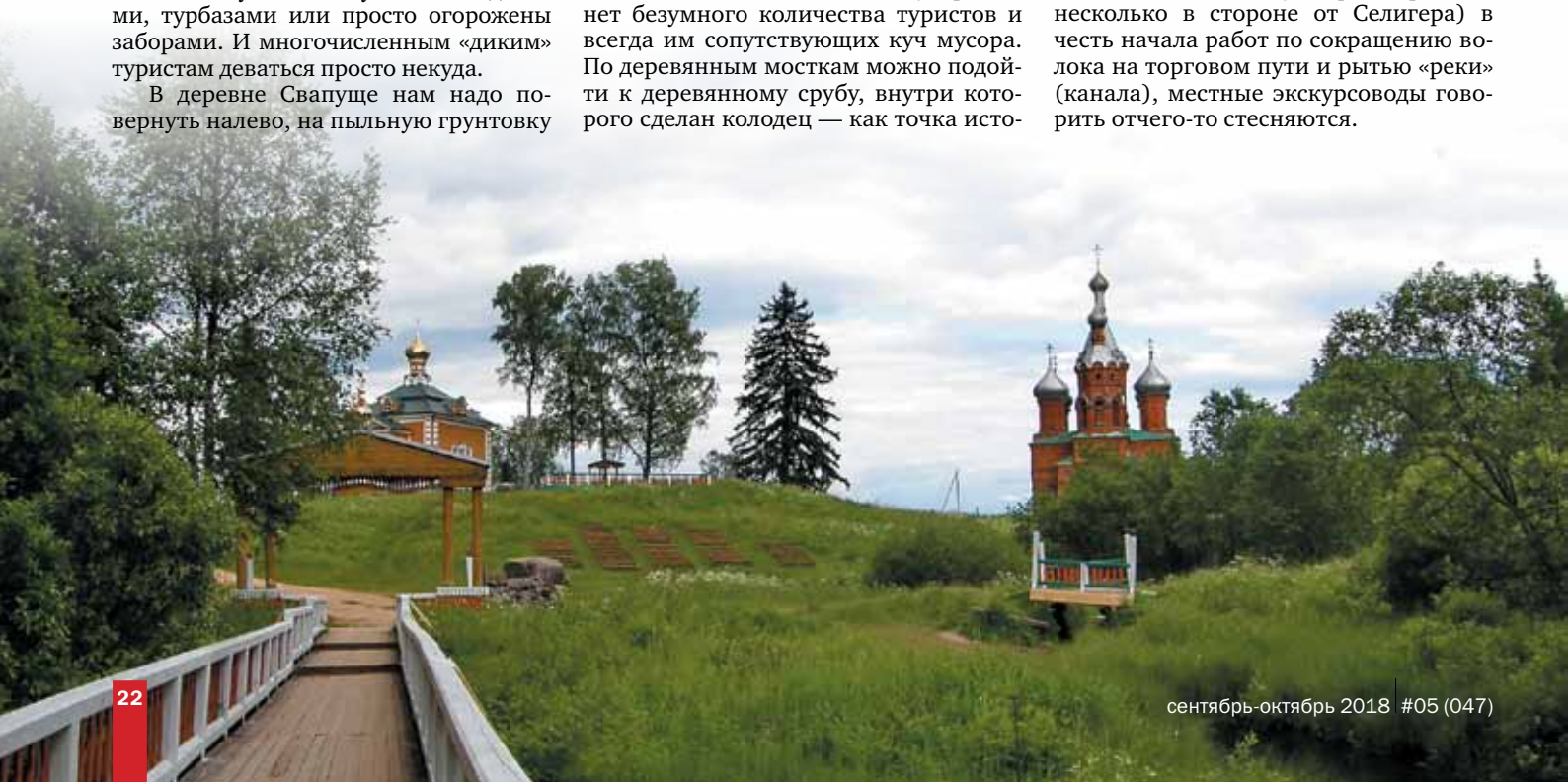
ЗАБОЛОТЬЕ

БОЛОТНАЯ МАТЬ-РЕКА

После Осташкова мы движемся на Свапуще, и по пути вы обязательно увидите один из символов человеческой глупости — так называемую пирамиду инженера Голода, где якобы происходит зарядка космической энергией. Пластмассовая, ободранная, выглядит она настолько непропорционально и уродливо, что любой нормальный человек посмеется, покрутит пальцем у виска и проедет мимо, что сделаем и мы с вами. Можно заглянуть в Заречье, где на самом берегу озера находится деревня с забавным названием Николо-Рожок, в которой прямо на городище стоит отреставрированная Успенская церковь 1768 года постройки. Здесь же удивляют палаточные туристские лагеря прямо в самой деревне. Но вскоре становится понятно, отчего это туристы так себя ведут: в этой части Селигера берега в основном низкие, болотистые, а все высокие и сухие места уже заняты домами, турбазами или просто огорожены заборами. И многочисленным «диким» туристам деваться просто некуда.

В деревне Свапуще нам надо повернуть налево, на пыльную грунтовку по указателю на Волговерховье, чтобы посмотреть на исток великой реки Волги. Однако увидеть знаменитую реку-матушку мы сможем немного раньше — после спуска с горки, когда слева будет видно озеро Стерж. Через несколько сотен метров вы пересекаете небольшой ручей с темной водой, протекающий под дорогой, это и есть Волга. Отсюда до истока около 10 километров, и для любителей пеших прогулок даже организована «экологическая тропа» вдоль юной реки. При въезде в деревню Волговерховье сейчас стоит открытый днем шлагбаум и есть место для парковки, где многие оставляют машины. Отсюда хорошо видна краснокирпичная Преображенская церковь, строившаяся почти 16 лет и освященная, как это ни странно, только в 1920 году. Сейчас здесь женский монастырь с хозяйственным подворьем, а в юной Волге томно лежат коровы, которым жарко в поле.

К счастью, место истока не выглядит особо посещаемым и популярным, нет безумного количества туристов и всегда им сопутствующих куч мусора. По деревянным мосткам можно подойти к деревянному срубу, внутри которого сделан колодец — как точка истока реки. Но не верьте многочисленным путеводителям, утверждающим, что истоком Волги служит кристально чистый родник, реальность прозаичнее. Великая река вытекает из небольшого болотца в лощине, куда собирается верховодка с местных холмов. Поскольку здесь находится водораздел Балтийского и Каспийского морей, то таких лощинок и болотин тут много, они легко пересыхают в засушливое лето. И нет никакого позора для Волги, что ее родителем нельзя считать конкретный родник. Реки равнодушны к человеческому желанию что-то возвысить или унизить. Но желание придать дополнительную значимость этому месту порой вызывает искреннее недоумение. Так, на одном из информационных листков, прибитых к щитам вокруг истока Волги, можно узнать, что первым хранителем истока надо считать новгородского посадника Ивана Павловича, который насыпал курган и поставил каменный крест. Увы, но то, что крест вообще-то ставился у озера Стерж (это несколько в стороне от Селигера) в честь начала работ по сокращению волока на торговом пути и рытью «реки» (канала), местные экскурсоводы говорить отчего-то стесняются.



Пили? Пройдемте!

Как водителей проверяют на состояние опьянения

Произошло ДТП с Вашим участием, в котором есть пострадавшие

Если подозрений по поводу Вашей трезвости у него не возникло – **Вы едете дальше.**

Вам предложат пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения.

Вы не согласны

Выносится постановление (о прекращении производства по Вашему делу) и **Вы едете дальше.**

Вы согласны

Выдыхаете «в трубочку» (при двух понятых или на видеокамеру), после чего составляется акт.

Если Ваш «выдох в трубочку» оказался в пределах нормы и у сотрудника ГИБДД рассеялись сомнения.

Алкометр показал норму, но у Вас есть явные признаки опьянения или употребления наркотических/психотропных средств.

Составляется протокол и Вас направляют на медицинское освидетельствование в больницу либо в «медпункт на колесах».

Вы согласны

Проводится медицинское освидетельствование соответствующим врачом.

Проверка показала, что Вы в норме.

Медицинское освидетельствование показало, что концентрация алкоголя выше нормы или найдены следы наркотических/психотропных средств.

Вы не согласны

Составляется протокол об административном правонарушении (ст. 12.26 КоАП РФ), машина отправляется на спецстоянку.

Вас останавливает сотрудник Госавтоинспекции

Если сотрудник ГИБДД обнаружил у Вас признаки алкогольного опьянения или употребления наркотиков и психотропных веществ – он обязан провести проверку (согласно ПП РФ № 475 от 26.06.2008 г.).

Внимание!

- запах алкоголя изо рта
- неустойчивость позы
- нарушение речи
- резкое изменение окраски кожных покровов лица лица
- поведение, не соответствующее обстановке

#&?...

Составляется протокол об отстранении водителя от управления автомобилем (в присутствии 2 понятых либо ведется видеосъемка).

Внимание! Перед освидетельствованием сотрудник ГИБДД информирует Вас о порядке его проведения, о целостности клейма государственного поверителя, наличии свидетельства о поверке или записи о поверке в паспорте специального технического средства.

Выявлено состояние алкогольного опьянения (обнаружен абсолютный этиловый спирт в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха).

Вы не согласны с результатами проверки

Вы согласны с результатами проверки

Составляется протокол об административном правонарушении (ст. 12.8 КоАП РФ), машина отправляется на спецстоянку.

Дело передается в суд. Вас лишают водительских прав на 1,5-2 года плюс Вы платите штраф 30 тыс. руб.

После вступления в силу решения суда Вы обязаны в трехдневный срок сдать ВУ в ГИБДД, где оно будет храниться, пока не кончится срок лишения.

Чтобы снова получить «корочку водителя», Вам придется пересдать экзамен по ПДД, пройти медицинское освидетельствование и оплатить все неоплаченные штрафы.

Внимание! Если Вы будете повторно управлять транспортным средством в нетрезвом виде, Вам придется заплатить штраф 50 тыс. руб. и лишиться прав на 3 года.

Совместный информационный проект

Аргументы и Факты www.aif.ru

Госавтоинспекция МВД России www.gibdd.ru

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100

АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

PORSCHE ВЫБИРАЕТ ЭКТО 100 ЛУКОЙЛ

РЕКЛАМА