



ТЕМА НОМЕРА

## ДИЗЕЛЬ ИЛИ НЕ ДИЗЕЛЬ?

Дмитрий Пронин, ведущий инженер НАМИ и редактор нашего журнала поднимает вопрос о целесообразности приобретения УАЗ Патриот с дизельным двигателем.

Дизельная версия УАЗ Патриот вызывает большой интерес со стороны потребителя. Собственно, основным преимуществом дизеля традиционно считаются «паровозная тяга на низах» и низкий расход топлива. Вот можно и посмотреть.

«Паровозная тяга на низах» действительно ощущается. Для водителя, привыкшего ездить на бензиновом двигателе, ощущение необычное, создающее впечатление лучшей динамики автомобиля. Однако, сказывается ли это на качестве вождения автомобиля? На самом деле - нет. В принципе, автомобилисту от автомобиля, требуется крутящий момент на колесах, а какие при этом обороты у двигателя не имеет никакого (кроме эмоций водителя) значения. Есть только условие: правильный (под двигатель!) подбор передаточных чисел трансмиссии. Более того, у дизельных двигателей хуже коэффициент приспособляемости, чем у бензиновых. Подробно описывать это понятие не буду, скажу лишь то что для водителя это означает более частое переключение передач (если КПП ручная). Так же у дизельных двигателей, как правило, хуже массогабаритные показатели. Например, мощность дизеля Ивеко меньше чем у ЗМЗ-409, но при этом он тяжелее. Есть очень большой недостаток: любой, даже современный дизель с системой питания «Common rail» шумнее бензиновых моторов. Любой дизельный двигатель издаёт отвратительный треск.

То что дизельные двигатели расходуют меньше топлива — неоспоримый факт. Однако расходуют ли они при этом меньше денег? Не всегда. Давайте посчитаем разницу стоимости 1 км пути для УАЗа Патриот с дизельным и бензиновым двигателям.

Дизельный Патриот расходует в городе 10 литров топлива по 19 р. 50 коп. за литр (на момент написания статьи). Т.е. 1.95 руб/км. Бензиновый - 13 литров бензина по 22 р. Итого - 2.86 руб/км. Значит на топливе экономия дизельного двигателя составляет 91 коп/км. Весьма приличная экономия.

Однако, топливо - это не единственная эксплуатационная затрата на автомобиль. Например, на дизельном двигателе нуж-

но в 2 раза чаще менять масло чем на бензиновом, из за сильных окислительных свойств продуктов сгорания дизтоплива, прорывающихся в картер.

Практика показывает, что УАЗ с ЗМЗ-409 способен проехать 300 тысяч км. Если мы хотим проехать на нашем УАЗе 300 тысяч километров (а под меньший пробег УАЗ просто покупать не имеет смысла), то при езде на хорошем синтетическом масле менять его можно раз в 15 тысяч км на бензиновом двигателе и раз в 7.5 тысяч км на дизельном. Итого на дизеле имеем 20 лишних замен масла по 3000 руб, что откусывает 20 копеек из наших 91 экономии. То есть, уже 71 коп/км.

Ещё один недостаток дизельного двигателя — это наличие большого количества дорогостоящих прецизионных компонентов системы впрыска (обладающих высокой точностью или созданных с соблюдением высокой точности параметров; высокоточных). Например, коммон-рэйловая форсунка на Ивеко стоит 22 тысячи рублей, а есть вероятность, что 2 или более выйдут из строя за 300 тысяч пробега (по крайней мере, при эксплуатации трех автомобилей с аналогичным двигателем в автохозяйстве и пробеге 125 тысяч, у одного из них вышла из строя одна форсунка). Турбокомпрессор, скорее всего (даже при наличии турботаймера), не протянет более 150 тысяч километров, а стоит он 29 тысяч рублей. Также есть вероятность, что потребуется 1 раз сменить ТНВД, который стоит 46 тысяч рублей. Итого. Получаем лишние 40 копеек на км, при подсчетах получается, что на дизеле экономим только 31 копейку.

Теперь давайте посчитаем, сколько же нужно проехать на дизельном двигателе км для того, чтобы выйти на реальную экономию денег, ведь разница цены бензинового и дизельного Патриота на сегодняшний день составляет 90 тысяч рублей. Получается 290 тысяч км. Итого, за последние 10 тысяч мы сэкономим 3100 рублей.

Думаю, у вездливого читателя сразу возникнет закономерный вопрос: если не ездить 300 тысяч км,

(Продолжение на стр. 2)

КОЛОНКА РЕДАКТОРА



МАРИЯ КУЗНЕЦОВА

Дорогие друзья, перед вами второй номер журнала УАЗИМУТ, в котором мы хотели бы поговорить об особом свойстве УАЗа вдохновлять и наполнять жизнь новым смыслом и впечатлениями. И материалы этого номера тому подтверждение.

Так, Дмитрия Пронина УАЗ вдохновил на написание еще одной интересной статьи. В этот раз наш автор обратился к дизельной версии УАЗ Патриота. Любители марки долго ждали эту комплектацию. Дизельный мотор для внедорожника вещь, казалось бы, естественная и органичная. Особенно в период кризиса многие задумываются о покупке именно дизельной версии из соображений экономии. Но наш автор в своей неподражаемой манере ставит под сомнение такой выбор.

Приобретая внедорожник, многие его владельцы, особенно начинающие джиперы, испытывают порой разочарование в процессе его эксплуатации, забывая о том, что такой автомобиль требует от водителя особых знаний и умений. О том, как не испытать подобного разочарования, материал нашего тульского автора. Его УАЗ вдохновил на то, чтобы составить перечень заповедей (не путать с пророком Моисеем), руководствуясь которыми владелец внедорожника всегда доедет туда, куда хочет или уж, по крайней мере, туда, куда не доедут остальные.

Александра Чернова — героя нашего интервью номера — УАЗ вдохновляет на спортивные достижения и успехи в бизнесе. Он - пример того, как УАЗ может превратиться из простого средства передвижения в направляющую всей жизни. Многим любителям марки УАЗ известна его команда BRAVA, в составе которой он стал кандидатом в мастера спорта по трофи-рейдам и призером многих этапов Чемпионата и Кубка России.

Наш номер рассказывает, как УАЗ вдохновляет людей, несмотря на кризис, проводить увлекательные соревнования и экспедиции. Об этом наши репортажи с клубных мероприятий и рассказы о путешествиях и экспедициях, предпринятых энтузиастами марки УАЗ. Мы надеемся, что ваш УАЗ вдохновит вас на что-то свое. И мы будем рады рассказать об этом на страницах нашего журнала, источником вдохновения которого также является наш внедорожник.

А. К.

ЛИЧНЫЙ ОПЫТ

## ЗАПОВЕДИ ДЖИПЕРА

Евгений Островский, инженер и опытный водитель с многолетним стажем, взял на себя смелость обобщить опыт и сформулировать правила вождения УАЗ Патриота, которые окажутся небезынтересными, как начинающему водителю внедорожника, так и опытному джиперу.

Вождение и эксплуатация внедорожника, и УАЗ в данном случае не является исключением, требует от автовладельца особых знаний и умений. Особенно это касается эксплуатации внедорожника в его естественной среде обитания — тяжелом бездорожье и пересеченной местности. Посещая различные тематические форумы, посвященные

Патриоту, нередко приходилось среди сообщений встречать буквально крики о помощи, связанные с тем, что новая маши-

на неконтролируемо «сыплется». Причем при прочтении этих сообщений достаточно часто можно было видеть, что очевидные причины бед владельца лежат на поверхности.

Сейчас, как данность, необходимо принимать тот факт, что значительное количество отечественных дорог, отмеченных на топографических картах, являются труднопроходимыми, особенно в межсезонье. И, тем более, часто в местности, куда намечена поездка, дорог нет вообще! (Продолжение на стр. 2)

С УАЗом по жизни > стр. 3

Эксклюзивное интервью с Александром Черновым, кандидатом в мастера спорта по трофи-рейдам и директором компаний «BRAVA» и «УАЗОБАЗА»



Мобилизация прошла успешно > стр. 4

Репортаж с традиционного соревнования внедорожного клуба города Фрязино



## ТЕМА НОМЕРА

## Дизель или не дизель?

(Начало на стр. 1) а продать автомобиль до того как начнут выходить из строя дорогие запчасти? Ну, во-первых, на внедорожнике есть вероятность испортить, к примеру, турбину во время преодоления любого брода. Во-вторых, если посчитать километраж до выхода на экономию даже без учета возможных поломок, то получается 127 тысяч километров. И далее, нужно успеть за пробег, до начала выхода из строя чего-либо, сэкономить по 71 копейке с километра. Да и вообще, не для того мы покупаем рамный brutalный внедорожник, чтобы иметь одноразовый, не ремонтируемый автомобиль.

Прежде, чем вы надо мной посмеетесь, мол, полмира ездят на дизеле, как при таком отсутствии выгоды дизельные двигатели могли получить такую популярность, я отвечу: на дизеле ездят, когда это действительно выгодно. Во-первых, в Европе до недавнего времени дизтопливо стоило ровно в 2 раза дешевле бензина, причём эта разница составляла 50 евроцентов т.е. примерно 20 рублей с литра. Они сэкономили не 91 копейку с километра на топливе, а 3 рубля 20 копеек, а это уже совсем другие деньги. Кстати, в Америке топливо значительно дешевле, чем в Европе (примерно как у нас), и разница между дизелем и бензином, так же как и у нас, незначительна. В результате тех же подсчетов, на легковых автомобилях дизель почти не применяется. Во-вторых, на больших грузовиках и автобусах экономия значительно больше в литрах. Например, бензиновый Урал расходует кошмарные 70 литров/100км, а дизельный всего лишь вполне разумные 40. Получаем даже в наших (про европейские молчу) ценах экономию около 6 рублей на км, а ресурс большого двигателя грузовика значительно больше, чем у легковушки.

Ну и так что же, покупать или не покупать?

Думаю, что или покупать, или не покупать! Хороший совет?

Каждый из нас выбирает что-либо в жизни самостоятельно, соглашаясь со своими пристрастиями, знаниями, предыдущим опытом. Мотивировки у всех разные. Выбор автомобиля такой же субъективный акт, как и любой другой выбор. Спорить здесь бессмысленно. В этом случае экономичность, мощность, приемистость и другие характеристики автомобиля отступают и сдаются, перед одним единственным аргументом - нравятся!

## РЕДКОЛЛЕГИЯ

В. Комиссаров (kom)

В. Красный

А. Кузнецов (patrivod)

А. Панасюк (pafight)

Д. Пронин (MONSTRONOD)

www.uazimut.ru

## ЛИЧНЫЙ ОПЫТ

## ЗАПОВЕДИ ДЖИПЕРА

(Начало на стр. 1) В этих непростых условиях, также как и на асфальте, необходимо четкое понимание того, что происходит с автомобилем, умение не теряться и грамотно действовать в критических ситуациях. Поэтому поговорим об основных особенностях эксплуатации в условиях бездорожья, ориентироваться при этом будем на возможности и оснащение Патриота в стандартном исполнении.

1. Изучаем матчасть! Необходимо обладать, по меньшей мере, базовыми знаниями о конструкции автомобиля, также при поездках вдали от цивилизации следует иметь ЗИП, состав которого для Патриота можно посмотреть в любой тематической литературе.

2. Грамотно управляем тягой и используем штатные средства повышения проходимости! На бездорожье обороты двигателя не должны падать ниже оборотов, на которых достигается максимальный крутящий момент. Для снижения опасности забуксовать на зыбком покрытии, а также при преодолении сильнопересеченных участков, необходимо использовать, соответственно, полный привод и пониженную передачу. Также одним из наиболее эффективных средств повышения проходимости автомобиля является снижение давления воздуха в шинах. Этим приемом достигается снижение удельного давления на грунт, увеличивается количество работающих грунтозацепов. Для штатных универсальных шин Rapid River 245/70R16 возможно снижение давления до 1 атм, внедорожные модели шин (широко известный BFG M/T, например) допускают снижение давления до 0,5 атм. Для справки: при снижении давления в шинах с 2,2 атм до 0,5 атм, удельное давление на грунт снижается почти в два раза,

В качестве доступных и эффективных средств повышения проходимости в сочетании со штатной резиной возможно также применение цепей противоскольжения.

3. При движении по зыбким покрытиям выбираем для движения участки, на которых грунт является наиболее прочным! При необходимости движения по заболоченной местности нужно избегать мест с ярко-зеленой травой и низин, болот с осокой и тростником, а также болот, на которых растет смешанный лес – это, скорее всего, непроходимые на автомобиле в стандартном исполнении участки. Предпочтение, в данном случае, следует отдавать участкам, на которых растут отдельные стоящие сосны и лиственницы, а также растет бурый мох (даже без древесной растительности) – слой торфа там наиболее толстый (до 10 метров), остается только оценить его плотность, например, лопатой.

При движении по песчаным грунтам желательно двигаться по участкам, на которых имеется растительность (трава, мелкий кустарник) – ее корневая система существенно укрепляет грунт и делает его более подходящим для проезда. Труднопроходимые участки следует своевременно укреплять подручными средствами (камни, ветки), чтобы не пришлось делать это потом, но в гораздо более неудобных условиях, зарывшись там на машине.

4. Короткие участки с зыбким покрытием преодолеваем с разгона, используя инерцию автомобиля! Надо, только, помнить, что останавливаться в этом случае нельзя.

5. Длинные участки с зыбким покрытием преодолеваем, двигаясь максимально равномерно, без разгонов и торможений, не делая резких поворотов руля!

Переключать передачи в этих условиях крайне не рекомендуется.

Если при движении, несмотря на принятые меры предосторожности, появляются признаки закапывания, необходимо немедленно (!) остановиться, выйти из машины и принять меры для укрепления грунта под колесами, которые начали закапываться!

6. Броды преодолеваем только после тщательной разведки дна!



АЛЕКСАНДР ЧЕРНОВ

Для переправ вброд желательно использовать мелководные участки.

Для преодоления вброд горных рек, добавлю, что горные реки важно пересекать не там, где вода красивая и прозрачная, а там где она страшная, белая и шумит. Казалось бы это место страшнее, но на самом деле оно мельче.

При движении по дну водоема надо использовать приемы, аналогичные приемам движения по длинным участкам с зыбким покрытием (двигаемся максимально равномерно, без резких разгонов и торможений, не делая резких поворотов руля).

7. По аналогии с бродами, при необходимости переправы по льду необходимо тщательно его исследовать!

Приемы движения по льду водоема также направлены на создание минимального сопротивления качению и эффективное использование тяги двигателя (двигаемся максимально равномерно, без резких разгонов и торможений, не делая резких поворотов руля).

8. Высокогорная местность: предельная внимательность к машине!

Из-за снижения атмосферного давления с автомобилем происходит много метаморфоз: на 20-25% снижается мощность двигателя, увеличивается давление в колесах (что, как понимаете, не очень хорошо для бездорожья), ухудшается действие системы зажигания, начинает перегреваться двигатель.

9. Пустыня: приготовьте воду и фильтры!

Главные проблемы при движении по пустынно-песчаной местности связаны с очень высокой температурой окружающего воздуха и сильной запыленностью. В связи с этим особо важно при движении в таких условиях следить за температурой двигателя и состоянием фильтров всех видов.

10. Перед выездом с бездорожья на трассу проводим осмотр автомобиля!

Мы позволили себе напечатать конспективные выдержки из обширной статьи нашего автора для того, чтобы привлечь читателей к обсуждению этой темы – езда на автомобиле UAZ Patriot. В дальнейшем, редакция расширит описание «Заповедей джипера» и попытается привлечь для комментирования технических специалистов, экспертов вождения автомобиля в экстремальных условиях.

# ОРАНЖЕВЫЙ ДЖИП

производство и установка силового обвеса

[www.ojeep.ru](http://www.ojeep.ru)

Московская обл., Орехово-Зуево, Лапина, 58а  
интернет-магазин, доставка 8 (926) 773-43-43



Товар сертифицирован.

ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА

# С «УАЗОМ» ПО ЖИЗНИ

Интервью с Александром Черновым, кандидатом в мастера спорта по трофи-рейдам, многократным призером Чемпионата и Кубка России, основателем и руководителем спортивной команды «BRAVA», а также компаний «BRAVA» и «УАЗОБАЗА».

**УАЗИМУТ:** Уважаемый Александр, вашу спортивную и профессиональную карьеру можно охарактеризовать словами «с УАЗом по жизни». Ваше детство прошло в Ульяновске, на родине легендарного внедорожника. Там же на прославленном заводе началась ваша трудовая деятельность. Ваши последовавшие за этим спортивные достижения, профессиональная и предпринимательская деятельность тоже напрямую связаны с УАЗом. Расскажите, как все начиналось, и каким образом вы решили связать свою жизнь с этим легендарным автомобилем?

**АЛЕКСАНДР ЧЕРНОВ:** Начнем с того, что я родился в Свердловске, ныне Екатеринбурге, но вырос в Ульяновске. И очень хорошо помню свои детские воспоминания, когда с замиранием сердца смотрел на автомобили с черными номерами, на которых было написано «Пробаб». По пути из школы был ДОСААФ, где периодически можно было наблюдать спортивные «уазки». Это подогревало мой интерес к этим автомобилям. Машина, в которую я сел за руль впервые, была тоже УАЗом.

После окончания техникума, мне очень повезло, так сложилось, что я смог устроиться работать в ИК УГК УАЗ (Испытательный Комплекс Управления Главного Конструктора УАЗ). В советское время, это было элитное подразделение завода, и устроиться туда работать было практически невозможно. И когда я пришел туда работать, для меня было столько всего интересного, я увидел изнутри, как рождаются автомобили, учатся ездить. Я смог посмотреть, потрогать руками спортивные машины, поговорить с теми людьми, на которых смотрел как зритель во время соревнований.

Время, когда я работал на заводе, я часто вспоминаю. Я проработал там 3 года, и получил огромный опыт, который мне очень помог. Я бесконечно признателен тем людям, которые мне помогали и учили, с которыми мне посчастливилось работать в ИК.

**У:** Ваши спортивные достижения говорят сами за себя. Вы кандидат в мастера спорта по трофи-рейдам, многократный призер Чемпионата и Кубка России. В чем секрет вашего успеха?

**АЧ:** В основном в экипаже. Мы отлично понимаем и дополняем друг друга. Это помогает нам находить выход из разных ситуаций, в которые мы попадаем во время соревнований. Научились чувствовать и беречь автомобиль во время соревнований. Главное ехать на максимуме возможностей, но не переступая за черту, тогда твои шансы на призовое место очень велики.

**У:** На протяжении многих лет вы выступаете на автомобиле УАЗ. Расскажите, на какой именно машине вы участвуете в соревнованиях в последнее время? И каким образом подготовлен ваш автомобиль?

**АЧ:** Наш автомобиль зовут NEXT. Это второй боевой аппарат, на котором мы участвуем в соревнованиях. Первый автомобиль звали Киллер. Одно время правила подготовки автомобилей переписывали очень часто, и мы решили, что проще будет подготовить новый автомобиль, чем в очередной раз переделывать. И стали строить новый, с учетом нашего опыта, накопленного нами в поездках и «уазостроении». Автомобиль подготовлен для категории TP2. Убрали из него всё лишнее, добавили недостающее, и получился прекрасный аппарат.

**У:** В чемпионате и Кубке России по трофи-рейдам вы выступаете в классе TP2. Какие из последних соревнований вам особенно запомнились и чем?



Александр Чернов «за работой»

**АЧ:** Много всего интересного было, нам нравятся 24-часовые соревнования, они очень тяжело даются физически, и здесь особенно важно соблюдать баланс, так как 24 часа на всё. Времени на ремонт и ошибки нет. А когда по окончании привозишь хорошие результаты, получаешь огромное удовлетворение. У нас был один показательный момент на клубных «покатушках». Я думаю, очень много людей посещало весенние или осенние призывы. Так вот, на одном из таких, мы шли по трассе в числе первых, загнули рулевую тягу, заменили и снова в бой. Пройдя всю трассу, ехали первыми, до финиша оставалось около двухсот метров, он был уже виден, и на выезде из леса не заметили в высокой траве пенек... Мы оторвали кусок корпуса поворотного кулака с тягой трапеции... Было очень обидно. Все наши попытки хоть как-то добраться до финиша не увенчались успехом. Примерно через полчаса показался следующий участник.

Ребята из нашей команды помогли нам добраться до финиша, в итоге 5-е место.

**У:** Наше издание читает много начинающих спортсменов. Какие советы вы бы могли им дать? В чем, по вашему мнению, залог успешного участия в соревнованиях по трофи-рейдам?

**АЧ:** Главное помнить одно — побеждают на финише. Берегите автомобиль, и он обязательно вас туда привезет.

**У:** Вы не только талантливый спортсмен, но и успешный предприниматель. А Ваша профессиональная деятельность в этой области напрямую связана с УАЗом. Расскажите, когда вы организовали компанию «BRAVA»? Что послужило основным толчком для ее создания? Как развивался



АЛЕКСАНДР ЧЕРНОВ

установку как стандартного, так и дополнительного оборудования. Не перестаем искать новые интересные решения. Я очень благодарен нашим посетителям за отзывы, они помогают нам становиться лучше, находить более правильные решения. Они же приносят очень много полезной информации, которую находят в Интернете и общении между собой.

**У:** Около года назад стартовал еще один ваш успешный проект, связанный с УАЗом: интернет-магазин и информационный портал «Уазобаза». Расскажите, как развивается этот проект? В чем, по-вашему, основные отличия вашего начинания от других интернет-магазинов, торгующих запчастями для автомобилей?

**АЧ:** «Уазобаза» развивается пока нелегко. Это связано, в первую очередь с тем, что мы впервые начали заниматься таким проектом, и знаний было маловато. Сейчас мы готовим очередное обновление нашего сайта, где сможем сделать более удобный поиск необходимых запчастей и, наконец, в полной мере, запустить наши информационные рубрики. Второй сложностью я бы назвал недоверие людей к интернет-магазину. Часто мы отправляем по почте мелкие заказы, где стоимость пересылки в разы превосходит стоимость детали, после прохождения нами проверки, приходят более весомые заказы. И конечно «уазоводы» любят потрогать детальки.

При создании «Уазобазы» я хотел сделать удобный магазин, где можно было бы найти любую деталь именно для УАЗа, как оригинальную так и не оригинальную. Приобрести качественные запчасти, получить консультацию. Мой опыт помогает в этом, но для более полной картины, нам жизненно необходимы отзывы покупателей, так как они эксплуатируют автомобиль с этими запчастями, и поэтому нам очень важно знать их мнение.

Я думаю основное отличие в том, что мы предлагаем именно весь спектр запчастей, а не только отдельные железки. Если чего-то нет в наличии, стараемся найти и привезти необходимую деталь. Делаем отправки в регионы, где владельцы УАЗов не имеют возможности приобрести запасные части на свой автомобиль. Налаживаем связь с соседями, например, приходит много вопросов с Украины, недавно пришло письмо из Казахстана. Мы хотим максимально широко представить всё то, что можно прикрутить к УАЗу.

**У:** В этом сезоне вы делаете перерыв в ваших выступлениях. Когда нам ожидать возвращения вашего экипажа? И на каком автомобиле вы планируете выйти на старт?

**АЧ:** Думаю, в следующем сезоне мы возобновим наши поездки, ну а на старт выйдет наш любимый NEXT.

этот бизнес? Какие услуги вы предоставляете владельцам автомобилей УАЗ сегодня? И что нам ожидать в будущем?

**АЧ:** Мы организовались в 2001 году. Было много идей, которые хотелось реализовать, а возможности не было. А так сложилось, что есть люди, у которых есть возможность и желание, но нет идей. Всё начиналось с постройки своих «трофейных» машин, потом и для людей стал строить. Людям нравилось, что мы делаем, они приезжали снова. «Уазоводы» часто обмениваются способами и методами ремонта, восстановления своих автомобилей, даже при случайных встречах, например на парковке, и так круг наших посетителей стал расширяться.

Сейчас мы предлагаем широкий спектр услуг, начиная от обслуживания автомобиля, заканчивая подготовкой для разных нужд по потребностям хозяина автомобиля. Выполняем

## Интернет-магазин запчастей для всех моделей УАЗ

Заказ и консультации:

(495) 645-16-18

(495) 937-63-04

с 9 до 19 по будним дням

- Консультация и помощь в выборе
- Прием заказов через интернет в любое время суток и без выходных
- Прием заказов по телефону с 9 до 19 по будним дням
- Доставка по Москве курьером в удобное для Вас время
- Доставка в регионы почтой или транспортными компаниями

**УАЗОБАЗА - Все для Вашего УАЗа!**



[WWW.UAZOBАЗA.RU](http://WWW.UAZOBАЗA.RU)

## КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

## ПАТРИОТУ ЧЕТЫРЕ ГОДА!

В августе этого года исполнилось ровно четыре года, как первый «УАЗик», с гордым именем «Патриот», сошел с конвейера Ульяновского Автомобильного Завода. В этот день Российский Клуб УАЗ Патриот пригласил всех желающих отметить это событие.



За прошедшие четыре года УАЗ Патриот претерпел значительные доработки, было выпущено четыре модели автомобиля, он преодолел большинство «детских болезней», которыми грешил в первые годы выпуска и прочно закрепился на Российском рынке внедорожников. Этот автомобиль смог достойно продолжить традиции, заложенные его предшественниками — легендарными отечественными внедорожниками и завоевать сердца многих тысяч автолюбителей по всей России.

Четырехлетие с начала производства стало поводом для Российского Клуба УАЗ Патриот отпраздновать это событие. На призыв клуба откликнулись многочисленные поклонники внедорожного спорта и про-

сто энтузиасты марки УАЗ Патриот из Москвы, Подмосквья, Тулы, Рязани и даже Белоруссии. Всего на старт вышло около сорока экипажей. Организаторы предложили участникам увлекательную спортивную программу состоящую из двух спецучастков. Один из которых представлял собой трассу джип-триала, устроенную в карьере. Второй — закольцованную трассу джип-спринта в поле. Многочисленные зрители, с удобством расположились на пологих склонах карьера и наблюдали за развернувшимся зрелищем.

Основная борьба за призовые места развернулась в самом карьере на триальном спецучастке. Экипажам предстояло пройти шестнадцать курсовых ворот шириной

два с половиной метра, расположенных на небольшом, сильно пересеченном участке карьера. В основном в зачет соревнований участвовали экипажи на автомобилях УАЗ Патриот. И многочисленные зрители смогли по достоинству оценить внедорожные качества, как этих машин, так и мастерство самих пилотов.

Джип-спринт проходил по кольцевой левой дороге, недалеко от карьера. Экипажам необходимо было с максимальной скоростью пройти по трассе от старта до финиша.

По результатам гонки призовые места достались экипажам Михаила Кирюхина, Андрея Лукашина и Виталия Тараканова из Рязани. АК

## КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

## МОБИЛИЗАЦИЯ

Морозным ноябрьским утром клуб любителей внедорожных приключений из города Фрязино объявил всеобщую мобилизацию



Суббота, утро, неподалеку от деревни Маврино. На опушке леса то тут, то там видны походные палатки. Люди в камуфляже собираются возле внушительных, похожих на танки, автомобилей. Проверяют их техническое состояние, переключают снаряжение и явно к чему-то готовятся, негромко переговариваясь между собой.

Вы думаете начинается война? Отнюдь! Это утро соревнования «Мобилизация-2009», организованного и подготовленного клубом внедорожных приключений «Фрязино 4x4». Соревнования, призванного увеличить популярность автомобильного внедорожного спорта, совершенствовать навыки ориентирования и вождения в условиях бездорожья на автомобиле, укрепить дух спортивной состязательности и взаимопомощи между участниками.

Более шестидесяти экипажей участников собрались в это утро в ожидании старта.

Гостей также было немало, оснащенные фото и видео техникой, они ждали старта вместе с участниками, предвкушая впечатляющее зрелище.

Организаторы потрудились на славу, подготавливая эту гонку. Они провели на трассе больше месяца, продумывая расположение каждой точки и проверяя на своих автомобилях каждый спецучасток. Тут были и труднопроходимые болота, и высокие подъемы, а точки иногда были хитро запрятаны. Кажется, они учли абсолютно все, начиная от глубины бродов, угла подъемов и эвакуации, до охраны окружающей среды.

Даже погода в этот день преподнесла сюрприз в виде первого снега, который к середине гонки превратился в настоящую метель. Колеса скрыло под снежным покровом, а лужи затянуло свежим льдом, что сделало выбор пути еще трудней. Это не могло не сказаться на сложности трассы и азарте участников.

И, хотя, перед гонкой был обнародован подробный регламент соревнования, непосредственно перед стартом было выделено время на краткий брифинг и ответы на вопросы участников.

Итак, старт дан! Время пошло, на все про все ровно восемь часов! Получив корнет, экипажи, с ревом моторов и пробуксовкой колес срываются к заветным контрольным точкам.

А уж на трассе все решало мастерство и слаженные действия экипажа. Штурман прокладывал оптимальный маршрут, измерял глубину бродов, искал точки и цеплял лебедку, проводя очень много времени снаружи автомобиля.

А от пилота требовалось тонко чувствовать поведение машины и ее возможности, провести ее по предложенному маршруту, не затонув в болоте и не перевернувшись на горках.

Участники застревали в болотах и канавах, брали с разгона скользкие подъемы, перебирались через поваленные деревья, и, если не могли сами справиться с препятствием, то на выручку им неизменно приходили другие экипажи. А между большими внедорожниками сновали и шустрые квадроциклы.

До финиша смогли добраться не все: кто-то застрял в грязи, у кого-то случилась поломка. Эвакуаторы еще долгое время после финиша вытаскивали участников. К примеру, за сломавшимся экипажем 888, выступавшим в категории «подготовленные» отправили целых 4 эвакуатора и вызволили замерзших, но не потерявших надежды участников из грязевого плена.

Соревнование проходило в трех категориях: стандарт, туризм и подготовленные. Что позволило не только опытным водителям, но и новичкам участвовать в соревновании. Самыми успешными оказались: экипаж №144 в составе Бадардинова Дмитрия и Попова Евгения на УАЗ-21213 в категории «стандарт», экипаж №777 в

составе Пиксайкина Сергея и Пиксайкина Константина на УАЗ-31514 в категории «туризм» и экипаж №35 в составе Слободянюка Андрея и Кныша Виталия на УАЗ-31514 в категории «подготовленные». Победителям были вручены ценные призы от спонсоров мероприятия. А остальные участники получили заряд адреналина, хорошего настроения и килограммы грязи на машинах впридачу. Олег Рысев



## КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

## ХРОНИКИ ЗАТЕРЯННОГО РУЧЬЯ

В октябре этого года состоялось традиционное соревнование Клуба УАЗ Патриот по трофи-рейдам. Энтузиасты марки уже в третий раз искали затерянный ручей.



ВЛАДИМИР КОЛЫБАЧУК



АЛЕКСАНДР МЕДЕВ



ОЛЕГ РЫСОВ

На этот раз организаторы предложили участникам искать затерянный ручей в формате навигационного спецучастка с 45-ю контрольными точками двух категорий сложности. Всего на поиски в этом году вышло более тридцати экипажей. Кроме КП участников на трассе ждали тематические, так называемые «живые» точки. На них костюмированные герои русских народных сказок предлагали экипажам выполнить увлекательные задания. Так на одном из таких КП экипажи преодолевали «паутину» — альпинистское упражнение на ловкость и умение владеть собственным телом. На другом участникам предлагали отведать диковинный лесной

отвар и разгадать секрет его приготовления, а еще на одной точке экипажи разгадывали загадки загаданные им кокетливыми ведьмами. За выполненные задания судьи на живых КП предоставляли экипажам информацию о местонахождении дополнительных, бонусных точек.

Спортивная составляющая мероприятия в этот раз не представляла собой сложности для собравшихся экипажей. По замыслу организаторов, контрольные точки легкой категории должны были быть доступны абсолютно всем участникам соревнования, в том числе и тем, кто управляет почти стандартным автомобилем.

В то время как точки сложной категории подразумевали как специальную подготовку автомобиля, так и мастерство и опыт всего экипажа. В этот раз организаторы не смогли предложить участникам, особенно тем, кто уже приобрел опыт участия в подобных мероприятиях, сложной трассы. Даже так называемые сложные точки многие экипажи брали без труда, не прибегая к помощи лебедок. Тем не менее, организация соревнования всем очень понравилась и отдых, по мнению большинства экипажей, удался на славу. Самыми удачливыми в поиске ручья оказались экипажи Михаила Кукушкина, Дмитрия Сафронова и Олега Губанкова, занявшие

первое, второе и третье места соответственно.

Затерянный Ручей был четвертым этапом Кубка Клуба УАЗ Патриот, который в этом году проводился впервые. Он объединил все традиционные соревнования клуба под своей эгидой. На протяжении всего сезона экипажи, участвуя в этапах Кубка, набирали очки. В итоге первым его обладателем стал экипаж Виталия Тараканова из Рязани. В ходе напряженной борьбы на «Затерянном Ручье» он смог завоевать почетное четвертое место и тем самым гарантировал себе общую победу в Кубке по результатам четырех гонок сезона. АК

## Интервью с Виталием Таракановым, победителем Кубка Клуба УАЗ Патриот.



ВЛАДИМИР КОЛЫБАЧУК

**УАЗИМУТ:** Поздравляем вас с успехом. На Затерянном Ручье вы заняли четвертое место. Как вам понравилась гонка?

**ВИТАЛИЙ ТАРАКАНОВ:** Спасибо. Поверьте, для нашего экипажа это значит очень много. Сама гонка удалась. Во-первых, мы самостоятельно добрались до финиша, имея в начале перегретое сцепление, а затем проблемы с зажиганием. Во-вторых, сам формат гонки. Разноплановые точки, живые точки, достаточно четкая привязка к трассе, интересный рельеф. В-третьих, доступность для людей делающих первые шаги в офф-роуде, в-четвертых, трудности для более подготовленных экипажей и всё это замешано

в «одном флаконе». Все точки можно было «взять», просто не всегда надо было «ломиться в ворота», рядом всегда была «маленькая калиточка». Так что спасибо за интересную трассу и четкую организацию. А то, что четвертое место... На прошлом «Ручье-2008» был третьим, четвертым был рязанский «Патрик» Olgenn-a (экипаж Олега Губанкова). В этом году мы поменялись местами. Это честно.

**У:** Завоевание Кубка — это ваше первое достижение такого рода? Расскажите, как вы пришли в автоспорт, в частности в трофи-рейды? Как началась ваша спортивная карьера?

**ВТ:** Завоевание Кубка клуба — это действительно первый крупный успех нашего экипажа. Два года назад купил себе «Сузуку Витару». Ребята позвали попробовать её по прямому назначению. Понравилось. Видимо в детстве по лужам и грязи не добежал, сейчас активно добираю. А первое выступление было на «Переяславском каламбуре» в 2008, где мы были с Павлом Лютовым. Он третьим, я седьмым. Ну а дальше этапы клуба «УАЗ Патриот», «Резервация» и прочее.

**У:** Вы выступали на автомобиле Daihatsu Rocky. Чем обусловлен ваш выбор? Что представляет собой ваш автомобиль? Как его доработали? Какие изменения в конструкцию вы внесли?

**ВТ:** Определенную модель не выбирал. Жаль стало «Сузуку» после МГМ 2009 (традиционная гонка клуба УАЗ Патриот). Нужен был короткобазный рамный проходимец с МКПП и возможностью недорогого строительства для ТР-1, максимум для ТР-2. Почитал отзывы владельцев, увидел фото машины в Интернете и понял что это моё. Это самое «моё» мы с Лютовым Володей Колибабчуком собирали три месяца по винтику. В настоящий момент в машине новый радиатор от классики, два вентилятора с принудительным выключением из салона, силовые бампера, калитка, ручные ХАБы, резина 32x11,5x16, диски — 20, лебёдка ComeUp 6000, боди-лифт, лифт подвески, рессоры от «Газели» и огромное поле деятельности для дальнейших джи-

перских радостей.

**У:** Какая из четырех гонок Кубка вам запомнилась особенно и чем? Какая из гонок была наиболее сложной?

**ВТ:** Понравилось — МГМ 2009. Сам командный дух рязанской команды понравился на такой сложной трассе, ну и конечно взятие 28 точки с помощью лебёдки Андрея Анатольевича и поддержки остальных рязанцев. Сложная — Снежный десант 2009 (традиционная гонка клуба УАЗ Патриот). Это лично для меня, так как выступал, имея в наличии только вторую и четвертую передачи и наспех отремонтированный перед самым стартом передний привод. Компенсировалось всё это седьмым местом и официальным вступлением в клуб «УАЗ Патриот».

**У:** Расскажите о ваших планах на следующий сезон? Есть ли желание после такого удачного выступления на самостоятельных стартах попробовать свои силы на профессиональных соревнованиях Кубка и Чемпионата России по трофи-рейдам?

**ВТ:** Для профессионального спорта я не дорос. В прошлом долгое время занимался серьёзно спортом и в личных состязаниях, что-то не замечал у спортсменов тяги к взаимовыручке. Там всё заточено на победу и это правильно в профессиональном спорте, иначе там нельзя. А вот в соревнованиях любительского класса взаимовыручка является, наверное, главной изюминкой. Люди знакомятся, ругаются, потом мирятся, потом обсуждают вечером у костра, опять ругаются, опять мирятся и даже женятся потом... жизнь бурлит, разве это не прекрасно? Хотя выигрывать тоже приятно. Некоторые особенно «крутые жиперы» называют такие мероприятия «на приз водокачки» забывая о том, что и они с чего-то начинали. Любительские соревнования могут объединить наибольшее количество любителей офф-роуда с разными техническими, возрастными и финансовыми возможностями, и именно гонки такого формата популяризируют офф-роуд движение. И последнее, если позволите. Лютов Павел, Колибабчук Володя, Кирюхин Миша, Мороз Володя. Это — мой экипаж. С победой вас, мужики!

## КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

## ДОРОГАМИ КРЫМА

Этим летом группа, состоящая из членов Клуба УАЗ Патриот совершила увлекательную экспедицию, целью которой стал Восточный Крым.



КАТЕРИНА ЗОРИНА



КАТЕРИНА ЗОРИНА



КАТЕРИНА ЗОРИНА



КАТЕРИНА ЗОРИНА

Сплоченный коллектив соclubников поставил перед собой ряд интересных задач.

Прежде всего участники экспедиции, отдавая дань памяти героям Великой Отечественной Войны, хотели посетить памятные места Восточного Крыма, связанные с героическими днями обороны этого стратегического плацдарма Второй Мировой войны. Другой экспедиционной задачей стало изучение богатого культурного-исторического наследия этого края. И наконец еще одной из целей путешествия стало изучение возможности развития клубного движения в этой части и всего Крымского полуострова.

Ожесточенные бои за Керчь в Восточном Крыму развернулись уже в ноябре 1941 и продолжались вплоть до окончательного освобождения города в апреле 1944 года. За годы войны город в общей сложности четыре раза оказывался в ру-

ках противника, но благодаря ратному подвигу советских солдат, ценой неимоверных усилий, снова и снова оказывался в наших руках. Герои Аджимушкая, Эльтигене и многих других боев за освобождения Восточного Крыма навсегда останутся в сердцах потомков.

Участники экспедиции посетили многочисленные места боевой славы Восточного Крыма и отдали дань памяти подвигу советского народа в борьбе за независимость с немецко-фашистскими захватчиками. Они возложили цветы к монументу воинской славы на горе Митридат и развернули на ее вершине флаг клуба, где в годы Второй Мировой велись ожесточенные бои за Керчь.

С прискорбием отметили члены Клуба, что многие места боевой славы находят-

ся в запустении и современные украинские власти не прикладывают должных усилий, чтобы сберечь эти символы героической истории всего нашего народа.

История Восточного Крыма уходит своими корнями глубоко в античную эпоху и представляет путешественникам огромное поле для ее увлекательного изучения.

В рамках экспедиции соclubники посетили Пантикапей, основанный древнегреческими колонистами из Милета в конце VII в. до новой эры на склонах Керченского холма и превратившийся со временем в мощный форпост античной культуры в Северном Причерноморье. Без внимания путешественников не остались и другие знаменитые памятники истории и культуры Восточного Крыма — такие, как Зенонов Херсонес, Мирмекий, Нимфей и Тиритака. Также участникам экспедиции запомнилось посещение Керченского историко-

археологического музея, одного из старейших (ему более 180 лет) в стране.

Развитие Клуба и развертывание активной деятельности на территории Восточного Крыма стало одной из основных задач экспедиции. Для этой цели образован Керченский филиал Клуба. В его ряды был принят первый член этого местного филиала и назначен руководитель местного отделения. Его задачей было определено расширение членского состава Клуба в Керчи и развертывание спортивной и экспедиционной деятельности в рамках клуба.

Также в планах проведение в этой части Крыма мероприятий Клуба всероссийского масштаба. В частности, высказана и обсуждается идея проведения традиционного летнего общеклубного праздника «День Рождения Патриота» в 2010 году на радужной Крымской земле с участием всех многочисленных региональных филиалов клуба. Максим Зорин

## АНОНС

## ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ

В этом году Великий Шелковый Путь привлек внимание не только профессионалов — организаторов и участников ралли серии Дакар «Шелковый путь» 2009, но и внимание обычных автопутешественников — членов клуба УАЗ Патриот, которые провели «Авто Караван по Великому Шелковому Пути» по маршруту Россия — Азербайджан — Иран — Туркменистан — Узбекистан — Казахстан — Россия. В следующем номере мы планируем подробно рассказать об этом уникальном путешествии энтузиастов марки УАЗ.



КИРИЛЛ ФЕДОРОВ



КИРИЛЛ ФЕДОРОВ



КИРИЛЛ ФЕДОРОВ



КИРИЛЛ ФЕДОРОВ

Непривычные знаки для водителя УАЗа

Корабли пустыни

УАЗы в восточной улице

Тегеран