

ВЫБЕРИ СВОЙ ВЕКТОР

УАЗИМУТ

www.uazimut.ru

№4, 2011



Окно в Европу

О СЕНСАЦИОННОМ ВЫСТУПЛЕНИИ
ЮРИЯ САМОДУРОВА НА ЕВРОТРИАЛЕ
В ЧЕХИИ ЧИТАЙТЕ НА СТР. 5

Броня крепка

О защите кузова внедорожника
специальными пленками

стр. 2



Реактивная тяга

Об S-образном скручивании
рессор УАЗа

стр. 4



Снова в школу

Внедорожная школа от клуба
«Patriot 4x4»

стр. 7



Русский триал

Репортаж о втором этапе кубка
«Trial Group»

стр. 8



КОЛОНКА РЕДАКТОРА ЛАБОРАТОРИЯ



ФОТО: МАРИИ КУЗНЕЦОВОЙ

БРОНЯ КРЕПКА

О том, как при помощи пленки защитить кузов новенького УАЗа

Роман Дьяконов

Автоспорт вообще и, в частности, гонки на внедорожниках принято считать техническим видом спорта. Это значит, что на первый план должны выходить технические особенности того или иного автомобиля, а не талант и стремление пилота к победе. Пилот - это лишь важное, но не решающее дополнение к технической мысли конструкторов и умению механиков. Однако, актуальное развитие событий на Дакаре 2012 заставляет задуматься о правильности такого суждения. Владимир Чагин впервые за многие годы своей спортивной карьеры не выступает за нашу команду, а лишь поддерживает наших спортсменов, как тренер. И, к сожалению, наша команда пока (номер верстался в самый разгар Дакара 2012) значительно уступает нашим извечным соперникам: командам Жерара де Роя и Алеша Лопрайса. А еще буквально год назад нашей команде с Владимиром Чагиным не было равных.

Другим примером роли личности в автоспорте может служить выступление и серебряная медаль нашего другого спортсмена, Юрия Самодурова, на европейском первенстве по внедорожному триалу в Чехии. В России триал на внедорожниках пока развит слабо. Нет национального чемпионата. В любительском первенстве «Формула Триал» постоянно участвует всего десяток машин. Внимание со стороны спортивных чиновников к этому увлекательному и зрелищному виду спорта никакого. Казалось бы, как в таких условиях может появиться спортсмен мирового уровня? А вот может, если речь идет о таком увлеченном, талантливом и целеустремленном спортсмене, как Юрий Самодуров. О некоторых секретах своего успеха он рассказал нашему журналу в эксклюзивном интервью, которое мы опубликовали на страницах этого номера нашего журнала.

Обладатель внедорожника, будь то новенького «УАЗ Патриот» или любого другого настоящего проходимца, после очередной вылазки гордо заезжает на автомойку, чтобы смыть боевую грязь со своего автомобиля. И тут наступает момент огорчений - лакокрасочное покрытие автомобиля повреждено. Оказывается вот те ветки поваленного дерева, совсем не безобидно торчали во все стороны, да и кустарник тоже оставил свои следы. Что теперь делать? Есть два классических варианта - красить или полировать. Первый вариант, наверное, самый дорогой. Что касается последней альтернативы, то необходимо учесть, что не все царапины можно заполировать, да и толщины лакокрасочного покрытия при абразивной полировке хватит только на 2-3 раза.

Но у классических вариантов есть альтернатива. Вместо того, чтобы бороться с последствиями активного использования внедорожника по назначению ех рост, его лакокрасочное покрытие можно заранее защитить специальными пленками. С их помощью можно защитить окрашенные детали кузова от сколов, царапин и потёртостей, от коррозии и выцветания краски, а также от химического воздействия (антигололёдные реагенты, масла, битум и т.п.).

Применяемые плёнки условно можно разделить на несколько видов по основным параметрам, например, по внешнему виду, материалу, толщине, сроку службы и производителю. По внешнему виду различают пленки цветные, пленки с различными эффектами и пленки для печати. Пленки могут иметь как обычные цвета, так и металлики, быть глянцевыми или матовыми. Они могут иметь различные эффекты, например, с блёстками, хамелеон или хром. Пленки могут быть флуоресцентные, светоотражающие и светонакапливающие, а также текстурные, например, популярный карбон 3D. Пленки позволяют не только защитить, но придать индивидуальность своему внедорожнику. На них можно напечатать любое изображение, слоган или орнамент. Для этого необходимо использовать специальную пленку для печати.

Для оклейки автомобилей используются виниловые пленки, пленки из ПВХ и полиуретана. По толщине они варьируются в пределах от 50 до 300 микрон. При выборе толщины стоит учесть, что любая плёнка обладает защитными



ФОТО: ВЛАДИМИРА КРАСНОГО

Защищенный пленкой колпак запаски УАЗа

свойствами, но чем она толще, тем лучше защита. Одновременно с этим, чем пленка толще, тем меньше ее эластичность и тем хуже она клеится на криволинейные детали. Срок службы современных пленок составляет от 2 до 10 лет. И при необходимости плёнку можно снять без ущерба для лакокрасочного покрытия автомобиля. На сегодняшний день производство пленки освоено множеством компаний, в том числе такими, как 3M (США), Hexis (Франция), KPMF (Великобритания), Oqsal (Германия), а также фирмами из Китая и Тайваня.

Как видим вариантов много, что же выбрать? Рассмотрим подробнее. Начнем с внешнего вида. Тут советовать что-либо конкретное сложно. У каждого свой вкус и бюджет. Рас-

смотрим пленки с точки зрения бюджета и некоторых других особенностей. Цветные - это самые дешёвые пленки (от 300 до 1500 руб. за 1 м.кв.), но и с их помощью можно сделать отличный внешний тюнинг автомобиля. С эффектами - самые дорогие (от 700 до 4000 руб. за 1 м.кв.). Машины с ними всегда обращают на себя внимание. Плёнки предназначенные для печати (цена с печатью от 500 до 1750 руб. за 1 м.кв.) являются заменителем аэрографии. После нанесения изображения на них их лучше заламинировать (покрыть дополнительным слоем пленки, примечание редакции), чтобы краска не выцветала на солнце и не подвергалась химическому и физическому воздействию.

Защитные ПВХ плёнки имеют толщину 100 мкм и предназначены для полной оклейки деталей автомобиля (что больше подходит для специфики использования внедорожника), в то время как полиуретановые плёнки имеют толщину 150 и 200 мкм и предназначены только для частичной защиты некоторых деталей. Их режут на специальном плоттере по специальным лекалам, вырезая небольшие куски плёнки и наклеивая на ровные поверхности. К сожалению лекал для «УАЗ Патриот» нет. Их придётся вырезать самому, что сильно усложняет процесс оклейки и может выглядеть не всегда аккуратно.

По толщине оптимальны плёнки в 100 мкм, или, в случае ламинирования, 150-200 мкм. Ламинирование - это склеивание двух плёнок между собой перед приклеиванием на автомобиль; применяется для защиты плёнки с напечатанным изображением или для придания глянцевой плёнке матового эффекта.

Срок службы пленки рекомендуется выбирать побольше. Помимо того, что такие пленки обычно толще и устойчивее к внешним воздействиям они к тому же имеют лучшие клеящие свойства. При выборе производителя реко-



ФОТО: АК

Фара новенького "Патриота" в процессе оклейки защитной пленкой

РЕДКОЛЛЕГИЯ

В. Комиссаров

В. Красный

А. Кузнецов

Д. Пронин

Свидетельство о регистрации средства массовой информации

ПИ № ФС77-43573 от 19.01.2011

www.uazimut.ru



Тот же шкворневой узел в натуральном виде

мендуется использовать проверенные бренды, производящие плёнки десятки лет и гарантирующие их неизменные эксплуатационные свойства в течение заявленного периода. Но при этом необходимо учитывать, что у мировых лидеров в производственной программе есть недорогие плёнки со свойствами, неподходя-

щими для оклейки ими автомобилей. Эти плёнки предназначены для создания интерьеров, для прямых неизогнутых поверхностей. Они нестойки к воздействию УФ-излучения и т.д.

Итак, вернёмся к началу нашего разговора - что же можно выбрать джиперу для защиты

своего автомобиля? Мы можем предложить несколько конкретных вариантов:

1) Оклейка автомобиля прозрачной защитной глянцевой или матовой плёнкой толщиной 100 мкм. При этом стоит учесть, что матовая плёнка практически не блестит, что актуально для охотников, и на ней менее заметны царапины.

2) Оклейка автомобиля цветной глянцевой или матовой плёнкой толщиной 100 или 150 мкм.

3) Оклейка автомобиля плёнкой, с напечатанными на ней рисунком или надписью с защитной ламинацией глянцевой или матовой плёнкой и общей толщиной двух плёнок 200 мкм.

Плёнкой лучше оклеить весь автомобиль, включая крышу. Это защитит машину и от града, и от царапин, и от сколов. Но если бюджет не позволяет, то можно ограничиться лишь бортами по линии стёкол, капотом и бамперами, если конечно они не силовые, а также фарами. Последний тип защиты стал особенно актуален для владельцев новеньких УАЗов Патриот. Дело в том, что с 2011 года вместо стеклянных на эти автомобили устанавливаются пластиковые фары, которые через 2-3 года могут помутнеть.

Ещё одним важным моментом является сам процесс оклейки автомобиля. Можно это сделать самому, хотя есть довольно много технологических нюансов и с первого раза может не получиться. Можно обратиться к профессионалам. И так как работа ручная, то важен не бренд организации и оснащение её офиса, а профессиональный уровень мастеров, производящих оклейку.

Лакокрасочное покрытие внедорожника подвергается особенно интенсивному внешнему воздействию. Каждая поездка в лес, на рыбалку, в путешествие или на соревнование — это серьезное испытание для кузова автомобиля. Поэтому для внедорожника защита лакокрасочного покрытия не просто вопрос внешнего тюнинга, но и практическая задача по увеличению срока службы автомобиля.

Редакция журнала УАЗИМУТ сердечно благодарит компанию CENTRVINILA.RU за содействие в создании данного материала

ЕСЛИ ВЫ РЕШИЛИ КЛЕИТЬ САМИ

- 1) замеряем размеры оклеиваемых деталей (с запасом по 3-5 см на каждую сторону) и покупаем необходимое количество плёнки
- 2) тщательно моем автомобиль, очищая от всех пятен (машина должна быть подготовлена как под покраску)
- 3) обезжириваем оклеиваемую поверхность



На пленку можно нанести любую графику по желанию владельца

- 4) наносим из пульверизатора мыльный раствор на оклеиваемую поверхность
- 5) снимаем с плёнки подложку и накладываем на оклеиваемую деталь
- 6) разглаживаем плёнку пластиковым ракелем (чтобы не поцарапать её) тщательно выгоняя из-под неё раствор и не оставляя пузырей; для придания эластичности плёнке на криволинейных поверхностях используем тепловой фен



При оклейке пленкой крапе важно тщательно очистить оклеиваемую поверхность

- 7) загибаем края плёнки под оклеиваемую деталь и обрезаем лишнее
- 8) окончательно клей на плёнке схватывается за 1-2 недели, в течение которых нельзя мыть автомобиль мойками высокого давления



Приглаживание наклеенной пленки пластмассовым ракелем

ЛАБОРАТОРИЯ МОНСТРОХОДА

РЕАКТИВНАЯ ТЯГА

О проблеме S-образного скручивания рессоры и методе борьбы с ним

Дмитрий Пронин

Если встать на легковой машине за Патриотом, то когда он будет трогаться, можно заметить, как поворачивается задний мост вокруг своей оси. Реактивный момент изгибает рессору S-образно. Скорее всего, это и является причиной преждевременного выхода из строя рессор, о котором так много пишут в интернете. Проблема состоит в том, что у УАЗа в отличие от большинства других рессорных автомобилей с ведущей осью, рессора находится над мостом, а, следовательно, коренной лист находится дальше от оси моста на высоту площадки и толщину пакета. Вот этот «лишний» рычаг и обеспечивает увеличенную нагрузку и изгиб (Рис. 1). Особенно актуальна эта проблема у «подготовленных» автомобилей с увеличенным крутящим моментом.

Однако у этой проблемы, обусловленной во многом конструктивными особенностями УАЗа, есть решение. Это решение – так называемая «реактивная тяга». Через две резинки, подобно продольной тяге переднего моста, она крепится к чулке заднего моста, а к раме реактивная тяга крепится через серьгу в отличие от продольной тяги переднего моста. Это позволяет реактивной тяге фактически не вмешиваться в кинематику задней подвески.

Минимальное влияние на кинематику позволяет выбрать для реактивной тяги самое удобное место на чулке и длину, при которой серьга могла быть закреплена на одной из поперечин рамы.

Изготовить и установить готовую реактивную тягу можно самостоятельно. Делать это нужно на смотровой яме таким образом, чтобы подвеска была в своём «нормальном» состоянии, т.е. загрузка автомобиля должна быть нормально-средняя. Последовательность сборки следующая: приложить собранную тягу, прихватить сваркой, разобрать, чтобы сваркой не повредить резинки, проварить, покрасить и собрать.

Чертежи реактивной тяги и дальнейшая информация размещена на сайте www.monstrohod.ru.

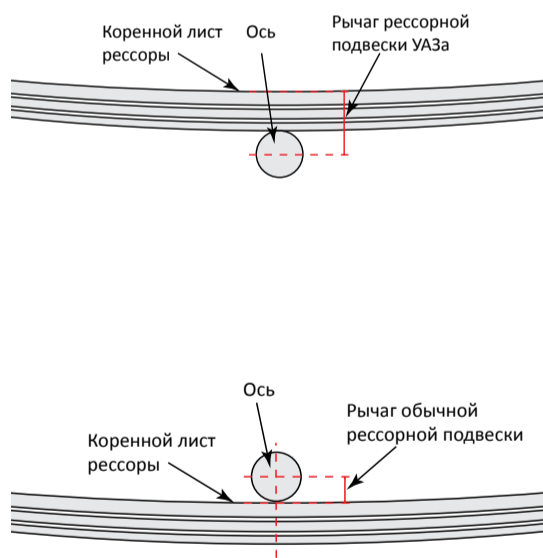


Рис. 1: Особенности рессорной подвески УАЗа

Магазин запчастей для всех моделей УАЗ

Заказ и консультации:

(495) 645-16-18

(495) 937-63-04

с 9 до 19 в любой день недели

* подробное расписание работ смотрите на сайте

На личном транспорте:

2-ой км. Киевского шоссе (трасса М3), поворот на Хованское кладбище. ТК "Автомастер", павильон Д29.

На общественном транспорте:

м. Юго-западная, автобус NO 802 или на любой маршрутке следующей до Хованского кладбища. Остановка "ТК "Автомастер"", павильон Д29.



www.uazobaza.ru

- Консультация и помощь в выборе
- Прием заказов через интернет в любое время суток
- Доставка курьером по Москве в удобное для Вас время
- Доставка в регионы почтой или транспортными компаниями

УАЗОБАЗА - Все для вашего УАЗа!

ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА

НАШ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПРОРЫВ

Интервью серебряного призера чемпионата Европы по джип-триалу 2011 в классе «Прото» Юрия Самодурова

УАЗИМУТ: Юрий, с каким чувством ты ехал в Чехию? Какие ожидания относительно твоего успеха были у тебя перед началом гонки?

ЮРИЙ САМОДУРОВ: Помнится, этот же вопрос ты, Алексей, задал мне перед отъездом. Я тогда осторожно ответил, что намерен попасть в десятку. Не хотел озвучивать более амбициозную

цель, чтоб не сглазить. Но ты выразил уверенность, что мое место, как минимум, в пятерке. Я тогда решил для себя: раз это ты сказал, то и ответственность за эти слова на тебе, пусть это будет пророчеством. После этого с легким сердцем поехал попадать в пятерку с наклейкой «Уазимут» на борту. А еще я очень надеялся, что машина не подведет и что не будет дождя.



Последние приготовления перед стартом

«В первую очередь мне помогает моя жена Юля»



Жена Юля всегда рядом

У: Как проходила подготовка?

ЮС: В этом году я тренировался в Норвегии – участвовал в двух этапах Кубка Норвегии. А также в России – на этапах «Формулы Триал». В России в условиях полного отсутствия конкуренции оттачивал технику владения машиной – до автоматизма. В Норвегии же основное внимание уделял стратегии победы. Правда, выше 3-го места там пока подняться не удалось. На мой взгляд, норвежцы и шведы – самые сильные триалисты в Европе. Такая конкуренция дает неоценимый опыт.

У: Какие особенности твоего автомобиля, на твой взгляд, помогли достичь столь высокого результата?

ЮС: В первую очередь, это удивительная сбалансированность моего «Dream Spider». В нем нет ничего слишком: небольшой вес и удачная развесовка, не очень сильный, но вполне достаточный двигатель, он не перегружен специальными техническими возможностями, при наличии навыка аппарат довольно прост в управлении. Ну и конечно же – его невероятная



Юрий Самодуров и его жена Юлия с европейским трофеем

надежность. Я ведь езжу на соревнования без механика. Перевооружаюсь регулярно. Машина мне все прощает.

У: В чем, по-твоему, залог хорошего выступления на соревнованиях такого уровня, как чемпионат Европы по внедорожному триалу? В чем заключается твоя формула успеха?

не спал вовсе. Он ведь был первым по итогам вчерашнего дня, поэтому волновался.

У: В какой момент ты почувствовал, что сможешь подняться на пьедестал?

ЮС: В конце первого дня, когда увидел, что я – третий. Тогда я понял, что нельзя рисковать,

«формула успеха простая: жгучее желание и холодный расчет»



Первый день соревнований

ЮС: Формула простая: жгучее желание и холодный расчет, плюс поддержка моей жены Юлии. Разумеется, при наличии хорошего аппарата и умения им управлять. К умению управлять следует добавить чувство грани, за которой может произойти полочка или переворот.

У: Испытываешь ли ты волнение перед началом гонки? Знаком ли тебе так называемый предстартовый мандраж?

ЮС: Поначалу на каждом старте колени дрожали, да так, что эта дрожь передавалась на педаль газа, и машина ехала рывками. Теперь, в основном, не волнуюсь. Но в ночь перед Евротриалом обычно не могу уснуть. В этот раз тоже так было. Самое интересное, что Юля проснулась в 3 часа ночи и не смогла больше находиться в этом помещении. Ушла спать в машину. Поэтому вечером после первого дня соревнований мы с Юлей, вместо гулянья и общения с друзьями, переезжали в другую гостиницу, устраивались. Это здорово отвлекло от мыслей о триале и от всяких волнений. Спали в эту ночь отлично. Утром норвежец Томми спросил меня, хорошо ли я спал. Оказалось, он



Нашим Чемпионам все приходится делать своими руками



ФОТО: АНДРЕЙ СУДЬБИНА

Второй день соревнования выдался дождливым

нельзя делать грубых ошибок, нельзя волноваться. Пусть другие волнуются и ошибаются. Моя задача – удержаться, закрепить свою позицию.

У: В классе «Прото» в этот раз в Чехии выступало больше сорока лучших спортсменов из 15 европейских стран. Кто были твои основные соперники?

ЮС: Всех конкурентов во время соревнования отследить невозможно. Я контролировал четырех сильнейших спортсменов из Швеции и Норвегии, которых отлично знал. К середине второго дня я их всех опережал с приличным отрывом, поэтому не исключал для себя первого места. Но я понимал, что могут быть сильные

секции, какими воротами пожертвовать, а с какими повозиться. Кроме того, многое зависит от случайностей. В первый день в первой секции у меня соскочил ремень гидроусилителя руля. В результате набрал 177 штрафных очков. Обидно конечно, учитывая, что разрыв с первым местом в конечном итоге составил всего 87 очков. Но расстраиваться нельзя, важно увидеть в любой неудаче положительный момент. Поставил новый ремень и решил для себя – план по полочкам выполнил. Так и вышло – больше технических проблем не было.

У: Ты едешь без штурмана, без механиков, без многочисленных помощников. Ты достиг такого высокого результата самостоятельно, практически в одиночку – так ли это?

«Цель – победа на Евротриале»

спортсмены, которых я не знаю. И такие конечно были. Поэтому до конца гонки невозможно предсказать результат.

У: Какие факторы влияют на результат?

ЮС: Очень многие. На грунтовых секциях – погода. Одна и та же секция до дождя и после – совершенно разная. Имеет значение последовательность прохождения секций. Некоторые секции выгодно проходить в числе первых, некоторые – в конце заезда. Полезно перед прохождением посмотреть, как проходят другие, но не всегда это удается, многие секции надо открывать самостоятельно, иначе не успеешь все пройти до окончания гонки. Очень важно угадать правильную траекторию прохождения

ЮС: Это только так кажется. В первую очередь мне помогает моя жена Юля. Она всегда со мной ездит на все соревнования, снимает все на видеокамеру, потом мы вместе разбираем мои ошибки. Но самое главное – она верит в меня и передает мне свою энергию. Все свои победы я совершаю для нее.

На соревнованиях бывают спорные моменты. В этот раз в одной из секций судья засчитал мне сбитие вешки и невзятый ворот, я с ним согласился. На финише Юля мне сказала, что если я выехал из створа ворот полностью, то в этой ситуации можно считать ворота взятыми. И я вдруг понял, что она права. Я побежал доказывать судье, что ворота взяты, но он был непре-



ФОТО: АНДРЕЙ СУДЬБИНА

Чешский городок Седлчаны собрал лучших спортсменов со всей Европы

клонен. Тогда я показал видео, которое сняла Юля, и судья с нами согласился. Это снизило мои штрафные баллы на 25 очков. Это полностью заслуга Юли.

Зрители тоже здорово помогли. Многие наши земляки приехали в Чехию специально, чтобы поболеть за нашу команду. Это создает определенный настрой, чувствуешь гордость за себя, за команду, за страну. С присутствием болельщиков соревнование становится важным международным делом, а не просто дорогостоящим развлечением. Даже твоя фраза перед отъездом о том, что я должен попасть в пятерку, внесла определенную лепту в результат.

У: Российские спортсмены еще никогда не занимали столь высоких позиций на европейской арене. Как к твоей победе отнеслись коллеги из других стран?

ЮС: Евротриал хорош не только грандиозностью соревновательного процесса, но и всеобъемлющей дружеской атмосферой. Все искренне радуются успехам друг друга вне зависимости от гражданства и национальности. Я это лично испытывал на каждом Евротриале, в котором участвовал. Переживаешь свое поражение в одиночестве и радуешься успехам друзей вместе со всеми. И в этот раз иностранцы не скупилась на поздравления. Со многими я даже не был знаком.

У: Юрий, у тебя большой международный опыт. Как тебе понравилась организация европейского первенства в этом году в Чехии?

ЮС: Не считая мелких недочетов, которые всегда бывают, Евротриал был проведен на очень высоком уровне. Не ожидал, что чехи смогут чем-то удивить. Например, впервые на Евротриале был задействован вертолет и любой желающий мог посмотреть на все происходящее сверху. Торжественное открытие происходило на центральной площади города Седлчаны. Было впечатление, что это праздник для всех

жителей этого маленького городка. Что касается спортивной организации – судейство, эвакуация, размещение техники, оперативность восстановления трасс – все это было почти безупречно. Даже несмотря на то, что дождь лил практически весь второй день, и грязь была страшная, настроение было отличным и ощущение праздника не покидало.

Единственный серьезный прокол со стороны организации секций – в одной из ям оставили слишком много воды. В результате один экипаж упал в эту яму вверх колесами и пилот пробыл полностью под водой 65 секунд. Слава богу все закончилось хорошо и никто не пострадал. Надеюсь, этот случай послужит уроком для всех организаторов в будущем.

У: В этот раз наша команда была снова представлена в большинстве спортивных зачетов чемпионата. Как ты оцениваешь выступления других наших спортсменов?

ЮС: Я считаю, что каждый из нас делал все возможное, чтобы проехать как можно лучше. Даже Сергей Савенко, наш дебютант, показал не худший результат, учитывая, что на Евротриале он впервые сел за руль своего прототипа.

У: Как к твоей победе отнеслись твои родные и близкие?

ЮС: Все искренне поздравляли. После награждения гуляли до утра, легли спать в 5 часов, а в 6-30 позвонила Лариса из Перми, первая из России поздравила. Сон как рукой сняло. Потом было еще много звонков.

У: После такого отличного выступления на европейском первенстве, после недавней победы на Кубке России, к чему ты теперь стремишься?

ЮС: Цель – победа на Евротриале.



ФОТО: АНДРЕЙ СУДЬБИНА

Первые мгновенья после победы



ФОТО: АНДРЕЙ СУДЬБИНА

Наша команда на ЕВРОТРИАЛЕ 2011 в Чехии

КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

СНОВА В ШКОЛУ

О "Внедорожной школе 2011", организованной клубом «Patriot 4x4X»

Всему в жизни нужно учиться. Сам факт приобретения даже самого брутального внедорожника не делает из его нового обладателя пилота, способного с легкостью преодолевать бездорожье. К сожалению у новичков, да и у владельцев полноприводных машин со стажем не так много возможностей в контролируемых условиях попробовать свои силы в схватке с бездорожьем. А так хочется, обзаведясь полноприводным автомобилем, попробовать свои силы и узнать на что способен твой новый железный конь.

Именно для таких владельцев внедорожников клуб «Patriot4x4» (сайт www.patriot4x4.ru) организовал «Внедорожную школу 2011». Формат этого мероприятия был чем-то схож с обычным спортивным ориентированием на внедорожниках, но предполагал облегченные контрольные точки, которые должны были взять участники, помощь со стороны организаторов, а также повышенный уровень взаимопомощи участников школы, которой и без того славится дружное внедорожное братство. Точки делились на три категории: точки-навигаторы, точки-справочники и точки-задачи. Взяв последние, участники могли получить к стандартным очкам дополнительные за решение специальных заданий. Организаторы предложили «ученикам» два зачета по уровню сложности трасы: «начальную» для стандартных машин и «среднюю школы» для более подготовленных экипажей. Школьные занятия проводились в Московской области примерно в 70-ти километрах по Новорижскому шоссе и заняли по регламенту ровно пять часов. Организаторам удалось привлечь спонсоров, которые покатавшись сами и попробовав себя в качестве учеников, наградили после финиша победителей внедорожных занятий ценными призами.



Базовый лагерь школы неподалеку от Волоколамска



Упражнение по преодолению водных преград



Специальное задание школы



Взятие КП



Награждение отличников школы

УАЗ-МАДИ



ТЮНИНГ
доработка
ремонт



www.uazmadi.ru
(495) 507-0572



Москва
3-й Нижнелихоборский
проезд д.1 стр. 7

ФОТО: УАЗ-МАДИ

ФОТО: УАЗ-МАДИ

ФОТО: УАЗ-МАДИ

ФОТО: УАЗ-МАДИ

ФОТО: УАЗ-МАДИ

РЕКЛАМА

АВТОСПОРТ

РУССКИЙ ТРИАЛ

Репортаж о втором этапе четырехэтапного кубка по русскому триалу «Trial Group»

Михаил Нестеров

21 августа 2011 года в старом карьере Ногинского района Московской области под Купавной состоялись традиционные соревнования по джип-триалу, организованные московским клубом «Trial Group». Это был второй этап четырехэтапного кубка «Trial Group». В отличие от соревнований по джип-триалу, организуемые другими клубами, эти проходили по традиционным, российским правилам. По словам Дениса Терновского, организатора мероприятия и руководителя клуба, российские правила интересней для спортсменов, проще для понимания зрителями, а также при использовании российских правил участникам нужно больше думать.

Несмотря на то, что в мероприятии приняла участие новички (все участвовавшие экипажи «катались» пока только в "трофи") эти состязания были не менее зрелищные, чем у мастеров джип-триала. Зрители среди участников нашли своих фаворитов и поддерживали их аплодисментами на всех четырех секциях. Причем временами овации были настолько сильными, что им мог бы позавидовать и именитый спортсмен.

Джип-триал - внедорожное автомобильное соревнование, организуемое на пересеченной местности. Чаще всего для трассы выбираются заброшенные карьеры, реже - мотокроссовые трассы. В свое время была предпринята попытка проводить это спортивное мероприятие на ровных площадках, а секции в прямом смысле "строить" из бетона, но среди любителей, которые используют обычные машины, эта идея не прижилась. Да и именитые спортсмены, передвигающиеся на "прототипах", тоже их не жалуют. Цель участников - за отведенное организаторами время как можно точнее пройти курсовые ворота, собрав как можно меньше штрафных очков, которые выдаются как за непройденные или сбитые курсовые ворота, так и за смену направления движения.

Организаторы постарались на славу с подбором секций: участникам были предоставлены как земляные секции без деревьев, но с выступающей бетонной плитой, так и секции, проложенные в лесу. Так же для показа своего мастерства участникам была предоставлена и песчаная секция, которую следовало проходить на скорости.

Первым покорять триальные высоты выехал Всеволод Фомин. Его "Great Wall" набрал 764 очка и расположился на втором месте. Лучший результат на первой секции показал "УАЗ-Hunter" Никиты и Алексея Кручинских. Его стабильное выступление на второй и третьих секциях позволило экипажу стать победителем 2-ого этапа кубка досрочно - небольшое количество ворот последней, четвертой, секции не позволило бы другим участникам обойти его по штрафам, даже если бы он сбил все ворота. Единственное, что следовало 107 экипажу на "УАЗе", это выехать в секцию, не нарушив ее ограждения. Водитель не только ее не нарушил, но и набрал всего 2 штрафных очка, что сделало его безоговорочным лидером, а отставание 2-ого места от первого по результатам всего соревновательного дня составило 3426 очков. На нем расположился "Great Wall", получив серебро.

Также следует отметить выступление Гурова Алексея на внедорожнике, построенном на базе "УАЗ-469". Его "ярко-салатовый детинец" по секциям занимал то второе (2, 4), то третье (1, 3) места. Такая стабильность позволила



ФОТО: МИХАИЛ НЕСТЕРОВ

Серебряный призер этапа
водителю-одиночке, а выступал он один, без штурмана, расположиться на бронзовой ступеньке пьедестала.

В целом, несмотря на дождливую погоду, соревнования прошли успешно: участники были довольны полученными эмоциями и призами, а зрители - увлекательным зрелищем.



Бронзовый призер этапа на дистанции



Победитель этапа кубка

Ближайшие внедорожные соревнования

НАЗВАНИЕ	ДАТА	МЕСТО
БЕЛАЯ ПУСТЫНЯ	28 ЯНВАРЯ	ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ
ОФФРОУД ЛУНА-ПАРК 2012	11 ФЕВРАЛЯ	МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
СНЕЖНЫЙ ДЕСАНТ	25 ФЕВРАЛЯ	МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ