



В ЭТОМ АВГУСТЕ «УАЗ ПАТРИОТ» ПРАЗДНУЕТ СВОЙ ЧЕТВЕРТЫЙ ЮБИЛЕЙ. К ЭТОМУ ЗНАМЕНАТЕЛЬНОМУ СОБЫТИЮ, КОТОРОЕ ШИРОКО ОТМЕЧАЕТСЯ ВСЕМИ ЭНТУЗИАСТАМИ МАРКИ, МЫ ПРИУРОЧИЛИ ПИЛОТНЫЙ НОМЕР НАШЕЙ ГАЗЕТЫ.

ТЕМА НОМЕРА

«БРАТЬ ИЛИ НЕ БРАТЬ?...»



Дмитрий Пронин, ведущий инженер Отдела лабораторно-дорожных испытаний НАМИ и по совместительству редактор нашей газеты поднимает вопрос целесообразности приобретения УАЗ Патриот.

Наша страна отличается от Европейских автопроизводящих стран также, как и от Японии с Кореей, в первую очередь, размером. Обратим внимание на соотношение этого показателя по разным странам – исторически сложившимся как производители автомобилей (диаграмма на стр. 2). Группе малых стран свойственны компактные города с узкими улочками, острый недостаток места для парковки и топливо в 2 раза дороже, чем в группе больших. В связи с этим, в группе малых средний автомобилист проезжает всего 5-10 тысяч километров в год, а в группе больших - 30-50 тысяч километров.

Так же заметно отличается плотность населения двух рассматриваемых групп стран (диаграмма на стр. 2). Это означает, что в странах из «группы малых» гораздо больше налогоплательщего населения в пересчете на площадь, на чьи деньги можно построить и поддерживать в хорошем состоянии автодороги.

При пробеге 5-10 тысяч километров в год и ресурсе 150 тысяч километров (ресурс большинства европейских и японских автомобилей), автомобиль может служить 15-30 лет для жителя группы малых стран, а больше и не нужно, т.к. за это время он безнадежно устаревает. Так же высокая цена на топливо в «малых» странах заставляет снижать массу автомобиля в ущерб запасу прочности, что в общем не проблема, ввиду хорошего состояния дорог. Чтобы автомобиль в группе больших прослужил 15 лет, нужно чтобы он имел ресурс 500 и более тысяч км. А при невозможности достижения такого ресурса, он должен обладать простотой и дешевизной обслуживания, капремонта и запчастей. Автомобиль для такой огромной страны, как наша, должен иметь большие запасы прочности (дороги-то плохие) и хорошую проходимость.

(Продолжение на стр. 2)

КОЛОНКА РЕДАКТОРА



ЛЮБОВЬ ПАНАСЬКО

С арабского азимут – путь, направление. Многие из нас выбрали направление в жизни, в профессии. Есть те, кто помогает выбрать жизненный путь другим людям. Критерии выбора, ориентиры у всех людей разные, но у многих из нас есть УАЗимут! Азимут нашего направления определен и направлен на автомобиль, на внедорожник УАЗ, на путешествия, на любовь к технике и гонкам. Издавая эту газету мы не будем замыкаться на «единственном и неповторимом» автомобиле, нам интересны все внедорожники. Некоторые из нас еще не приобрели УАЗ, и ездят на других автомобилях, но это не мешает им принимать участие в наших мероприятиях, читать наше издание.

Говорят, что человек, который считает автомобиль одной из главных ценностей в своей жизни не может не вызывать сожаления. Но отрицать, что авто — часть стиля или если хотите даже акт самовыражения (O!) могут только злостные ханжи. В разговорах с пивом все равно любой философский диспут заканчивается количеством лошадиных сил, а планируемая поездка на Кипр оборачивается новыми MUDовыми колесами.

Об автомобильных журналах и тестах вообще ни слова. Это одна из главных тем многих бесед. Мы будем поддерживать эти беседы, эти интересы на наших страницах. О машинах мы можем говорить часами. Вместительностью, техническими характеристиками, своими соображениями об управляемости мы можем делиться бесконечно долго, вступая в споры о том, что один не похож на другой и так далее. Мы за объективность.

А реальность сегодня такова, что... Пока никто не может похвастаться абсолютным сродни идеалу вечного двигателя. Такому вот непрожорливому, тяговитому, готовому к нашему топливу и в то же время приводящему в движение не большое и не маленькое, комфортное и немного спортивное авто.

И, наиглавнейшее из самого главного, – это цена. Она волнует абсолютно всех и каждого в не зависимости от выбранной ценовой группы. Никто не хочет платить больше. Между тем цена на бензин растет, а машин по-прежнему не становится меньше. Пробки и тянучки уже никого не удивляют. (Продолжение на стр. 2)

«КРИЗИС НЕ ЗАТРОНУЛ КЛУБ...» СТР. 4

Эксклюзивное интервью с директором Всероссийского клуба «УАЗ Патриот»



ЧЕТВЕРТЬ ЭКИПАЖЕЙ «МГМ-09» НЕ ВЕРНУЛАСЬ НА ФИНИШ... СТР. 5

Репортаж с очередного этапа Кубка клуба «УАЗ Патриот»



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

(Начало на стр. 1)

Объяснить этот факт, наверное, можно неким ростом всего чего угодно, но факт остается фактом.

Как вы думаете? Деньги дешевеют или общество живет все лучше? Люди в регионах, наверное, подумают или скажут в слух, что «мол, застряли они там в своей Москве!». А после этого пойдут и купят себе качественный внедорожник (не скажу какой), ну, тот, который в регионах особенно популярен). А потом посмотрят статистику и обнаружат, что в ближайшем к ним городе-миллионнике тоже автомобили продаются, как газировка в жаркую погоду.

И это неплохо!

Но главное не сама машина, а возможность на ней ездить, путешествовать! Кому-то нравится не просто путешествовать, а совмещать путешествия со спортивными достижениями. Так возникают гонки. Разные. Это и легкие «пока-тушки» в сухую погоду, это и «по уши в грязи», это и гонка «мастеров» — в общем, на все вкусы! Отчеты о подобных соревнованиях обязательно будут на наших страницах.

То, что путешественник должен быть мастером на все руки, продиктовано необходимостью. Ведь вдали от цивилизации даже небольшая мелочь, которая в городе решается за минуты, может превратиться в серьезную проблему. Поэтому мы обязательно будем печатать, так называемые, «технические хитрости».

«Путешествие изменило всю мою жизнь!», — эту фразу последнее время я слышу все чаще. Зрелая пара, подняв детей и чуть подрастив внуков, наконец вдвоем поехали отдыхать и открыли для себя друг друга. Одинокая девушка, устав от разочарований, отправилась на «пока-тушки» учиться нырять в грязь и... вынырнула не только с новым увлечением, но и встретила свою вторую половинку. Успешная бизнес-леди, закаленная стрессами и кризисом, уехала в гонку и вернулась, чтобы начать новую жизнь. Застенчивая девочка-подросток нашла во время путешествия на машине по Подмосквовью столько новых друзей и подруг, что от детских комплексов не осталось и следа...

Нам везет: путешествия — часть нашей жизни, и, вернувшись домой, мы будем спешить поделиться с вами впечатлениями, рассказывать о новых и уже известных маршрутах, подсказывать, где остановиться и что посмотреть, как порадовать себя «грязью» и попробовать новые маршруты на вкус.

Писать обо всем этом мы не сможем одни, нам нужна ваша помощь — помощь людей увлеченных, помощь людей понимающих и не равнодушных.

Пишите, фотографируйте, радуйте других! Читайте, вдохновляйтесь, путешествуйте!

Панасюк Александр (paflight),
Редактор газеты «УАЗИМУТ»

РЕДКОЛЛЕГИЯ

В. Комиссаров (kom)

В. Красный

А. Кузнецов (patrivod)

А. Панасюк (paflight)

Д. Пронин (MONSTROHOD)

www.uazimut.ru

ТЕМА НОМЕРА

(Начало на стр.1)

А низкая цена на топливо должна позволять эксплуатировать такой автомобиль.

Учитывая сходство условий эксплуатации автомобиля в нашей стране со странами «большой группы», при выборе конструкции, стоит ориентироваться на традиционные для этих стран классические американские модели, а так же на автомобили малых стран, выпускающихся для рынка больших. Jeep Grand Cherokee в последнем кузове до сих пор имеет полностью чугунный двигатель с нижним расположением распределителя конструкции 40-ых годов и полностью зависимую подвеску (мосты), между тем, ни у кого не возникает сомнений в потребительских качествах этого автомобиля.

Из отечественных автомобилей по конструкции вышеописанным условиям соответствуют только автомобили УАЗ. Продукция завода (если не брать во внимание коммерческие автомобили) представлена похожими по конструкции моделями «Хантер» и «Патриот».

А почему собственно отечественный? Потому что цена нового Патриота в разы меньше, чем у его иностранных аналогов. Кроме того, надо учитывать еще пока низкие цены на запчасти, а так же их доступность и возможность обслуживания на всей территории страны. Почему не бывший в употреблении, сходный Патриоту по цене иностранный аналог? Потому что у такого остаточный ресурс уже гораздо меньше, чем у нового УАЗа, а ремонт дорогой. По крайней мере в Москве Land Cruiser или Patrol за эту цену в живом состоянии найти крайне сложно.



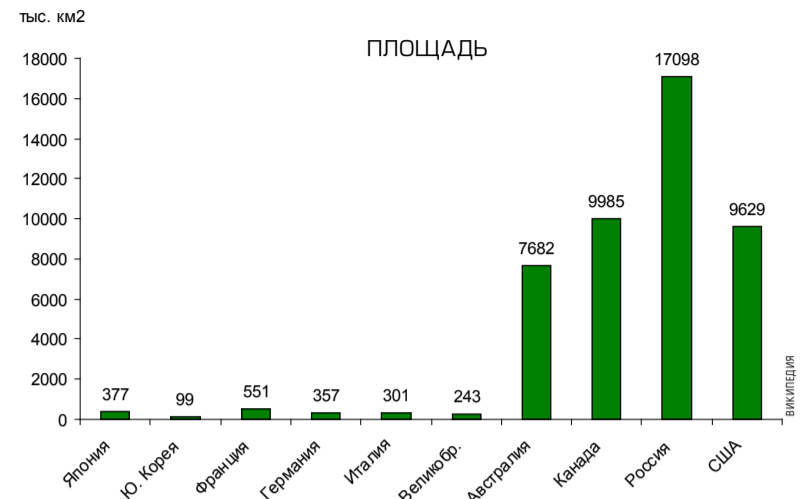
Выдвинутый в моторный отсек педальный щит легко размещается слева от узкого рядного двигателя и позволяет экономить продольный габарит салона.

Патриот — это вполне закономерная модификация военного автомобиля. В отличие от предшественника, он имеет тихий герметичный салон с хорошо подогнанными к уплотнителям и легко закрывающимися дверями, тихий сбалансированный двигатель, лёгкие органы управления, хорошую пассивную безопасность, хорошую динамику, в полтора раза более низкий коэффициент лобового сопротивления, а отсюда и лучшую топливную экономичность. И всё это в сочетании с традиционными для марки УАЗ запасами прочности и проходимостью.

К сожалению, т.к. Патриот производится сравнительно недавно, статистических данных по его ресурсу пока нет. Однако более старые аналогичные модели 3160 и 3162 благополучно отработывают по 300 тысяч км без серьёзного ремонта. Так же аналогичный 409-му двигатель ЗМЗ-406 и 405, нарабатывает в маршрутных такси те же самые 300-350 тысяч, после этого может быть капитально отремонтирован на недорогих запчастях.

Владельцу автомобиля важно иметь максимально просторный и удобный салон, но, при этом, чтобы сам автомобиль не был слишком большим, особенно внедорожник, иначе сложно парковаться и маневрировать на ограниченных площадках (на парковках, в лесу, в горах). Конструкторы УАЗа приняли все возможные меры для увеличения полезного объёма автомобиля по отношению к его наружным габаритам. Водитель и пассажиры сидят достаточно вертикально, что благоприятно сказывается на использовании габаритной длины. Педальный щит вынесен вперед в подкапотное пространство, что позволило придвинуть водителя ближе вперед и высвободить место для ног задних пассажиров и груза.

Почему на Патриот не устанавливают более мощные и долговечные многоцилиндровые двигатели? Во-первых, чем меньше цилиндров при данном рабочем объёме, тем меньше потери на трение. В ЗМЗ-409 очень неплохой показатель удельного расхода топлива, и, главное, диапазон работы двигателя при минимальном удельном расходе очень велик. У двигателей ВАЗ эти показатели гораздо хуже и меньший расход топлива у них обусловлен только меньшим размером автомобиля. Если установить под капот Патриота натурально уравновешенный долговечный (до миллиона км) рядный 6-цилиндровый двигатель, то учитывая, что он длиннее и тяжелее, сильно нарушится развесовка. Требуется сдвигать вперед переднюю ось, а



это влечёт за собой удлинение капота. Или можно уменьшить салон, что тоже отрицательно сказывается на потребительских качествах автомобиля. Габаритную длину двигателя, казалось бы, можно было сэкономить установив V-образный 6-цилиндровый, он даже короче 4-цилиндрового. Однако иметь под капотом Патриота широкий V-образный 6-цилиндровый двигатель мешает выдвинутый вперед педальный щит. Двигатели V6, как правило, менее долговечны, чем I6 (рядные) и V8. «Увлечься» V-образными двигателями так же не следует по той причине, что они значительно сложнее по конструкции, чем рядные и требовательны к качеству изготовления и ремонта. Таким образом, взвесив все преимущества и недостатки, подсчитав деньги, приходим к выводу, что самым оптимальным является всё же 4-цилиндровый двигатель.

В гаражно-автомобильной среде бытует мнение, что Патриот — это тот же «старый козёл», но в новой скорлупке. Это не так. Патриот со старым козлом почти не имеет общих узлов и агрегатов. Из одинаковых только тормозной механизм стояночного тормоза, барабаны и колодки задних тормозов и лонжероны рамы. Похожи карданные валы и картер раздаточной коробки. Всё остальное не имеет со старым козлом ничего общего.

Патриот не был создан за раз. Это плод, наверное, 20-ти летней работы. В начале 90-ых годов заводчанам стало ясно, что для того, чтобы получить автомобиль с достойными потребительскими качествами (а не только для военных), старого «козла» нужно переконструировать полностью. Однако при массовом производстве взять и полностью сменить модель автомобиля очень сложно, а свирепствовавший в то время разгул перестройки делал это совершенно не возможным для маленького завода.

Сначала на УАЗе появилась модель с полностью новой подвеской. «Козлы» с гражданскими мостами помимо традиционной версии, стали появляться с пружинной подвеской спереди и на малолитровых рессорах сзади.

Основное преимущество пружин в том, что в отличие от рессор, в них отсутствует трение. В пружинной подвеске так же разделены функции направляющего устройства (тяги) и упругого элемента (пружин). В связи с этим, на пружины нагрузка всегда значительно меньше, чем на рессоры. Их сложнее сломать, и служат они дольше. Хотя в гаражно-автомобильной среде принято считать наоборот. Это заблуждение основывается на том, что, как правило, грузовые автомобили имеют рессоры, а не пружины. Основная причина выбора рессор для ряда грузовых автомобилей — дешевизна и простота такого вида подвески. У более серьёзных грузовиков вообще пневмоподвеска, а обычные цилиндрические пружины прекрасно себя чувствуют и на железнодорожных товарных вагонах с грузоподъемностью 60т. У подвески на «кляшках» (двух продольных и одном поперечном рычаге) есть и недостаток: плохая артикуляция. Но преимущество в том, что её проще всего скомпоновать на передней оси, где расположению верхних рычагов мешает двигатель, рулевой редуктор и приёмная труба глушителя.

К сожалению, создать пружинную подвеску на задней оси УАЗа на том этапе не удалось, т.к. пружина шире рессоры и она не помещалась между колесом и рамой. (Окончание на стр.6)



ИНТЕРВЬЮ С ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ

ДОСПЕХИ ДЛЯ РЫЦАРЕЙ БЕЗДОРОЖЬЯ

Интервью с директором компании «Оранжевый Джип» Дмитрием Волковым

УАЗИМУТ: Уважаемый Дмитрий, я очень рад, что вы согласились ответить на наши вопросы. Подготовка стандартного внедорожника для преодоления жесткого бездорожья или для участия в соревнованиях, подразумевает внесение ряда существенных изменений в конструкцию автомобиля. Одним из таких изменений является замена штатного обвеса, как правило пластикового, на более мощный, металлический. Ваше предприятие специализируется именно на изготовлении таких силовых обвесов для внедорожников. Расскажите, для чего вообще нужен силовой обвес? Из чего он состоит? Какие разновидности бывают? Какие требования предъявляются к силовому обвесу современного внедорожника?

ДМИТРИЙ ВОЛКОВ: Приветствую, Алексей! Благодарю за предоставленную возможность познакомиться читателей с тем, что мы для них делаем. Причины для покупки силового обвеса самые разные — от желания придать своему внедорожнику брутальный внешний вид, до использования автомобиля в серьезных соревнованиях. Стоит учитывать, что, в зависимости от целей использования, функциональная составляющая, и цена продукта будут существенно различаться. Т.е. я хочу сказать, что полностью универсального обвеса, который бы удовлетворял потребностям любого, не существует.

Основным элементом силового обвеса конечно же являются бамперы — именно они являются платформой для предоставления максимума полезных функций для Вашего внедорожника. К примеру, передний бампер позволяет установить лебедку, защиту радиатора и фар, дополнительное освещение, поднимать автомобиль домкратом, установить веткоотбойники. Не говоря о том, что силовой бампер надежно защищает переднюю часть автомобиля. На задний бампер также может быть установлена лебедка, но главное преимущество в том, что задний бампер может являться носителем калитки под запаску, а также для канистры, хай-джека или лестницы.

Крепление запаски на задней двери приводит к её проседанию, кроме того, такой способ крепления (на двери или на псевдокалитке, которая крепится к петлям двери или даже к кузову), сослужит дурную службу даже при несильном ударе сзади (к примеру, о дерево в лесу во время разворота) — дверь может просто заклинить и она не откроется. Калитка же, установленная на бампере, не только обеспечит защиту от такого удара, но и позволит установить запаску гораздо большего размера — очевидно, что крепление калитки на силовой бампер (фактически к раме автомобиля), гораздо надежнее крепления к кузову. Помимо бамперов весьма полезны пороги, защита элементов подвески, топливных баков, ну и конечно же экспедиционные багажники. Только стоит помнить, что

грузоподъемность хорошего экспедиционника всегда превышает разумные пределы массы груза, который без риска для потери устойчивости можно перевозить на крыше автомобиля. Ну и конечно не стоит забывать о том, что силовой обвес — это помощник и защитник для автомобиля в большинстве ситуаций. Он выдержит немного больше нагрузок, чем стоило бы давать автомобилю, но бывают ситуации, в которых и силовой обвес сдастся, хотя если бы его не было последствия были бы намного тяжелее.

У: Для каких машин выпускает силовые обвесы ваше предприятие? Что вы предлагаете для владельцев УАЗов? В чем преимущество вашей продукции по сравнению с другими производителями?



Экспедиционный багажник — необходимый аксессуар любого путешественника

ДВ: На сегодняшний день Оранжевый ДЖИП выпускает линейку силового обвеса на все модели УАЗ. Мы разрабатываем именно силовой обвес, который помогаем владельцу полноприводного автомобиля максимально использовать его потенциал по преодолению бездорожья, в то же время постоянно помним о том, что большинство внедорожников чаще передвигаются по дорогам общего пользования. Оранжевый ДЖИП создаёт прочные изделия, обладающие разумной массой, для установки которых не требуется вмешательства в конструкцию автомобиля и в пределах требований ГОСТ (продукция OJ сертифицирована Ростест). Бамперы OJ с одной стороны обладают хорошей жесткостью за счёт мощных кронштейнов, позволяющей пользоваться лебедкой и хай-джеком, с другой стороны достаточными демпфирующими свойствами за счёт использования листового металла толщиной 3мм.

К слову сказать, мировые лидеры в этой области, австралийцы, также изготавливают свои бамперы из 3мм стали (я не беру в расчёт модели из алюминия).

У: И все же возникает сомнение, не может ли силовой обвес (бампер) привести к деформации рамы, например во время аварии, т.к. штатные деформируемые элементы бампера, которые призваны гнуться в такой ситуации, чрезмерно усилены элементами обвеса?

ДВ: Всё зависит от силы воздействия — если это относительно несильный удар, то с силовым обойдётся без последствий, штатный же может разрушиться. Кто видел штатные кронштейны крепления бампера поймет, что они погнут-



ДМИТРИЙ А. БУКАЛОВ

штатный.

Я полагаю, что в отличие от наших именитых конкурентов, нам присуща гибкость, позволяющая оперативно реагировать на замечания пользователей нашей продукции. Это достигается нашей открытостью для контактов — мой личный телефон указан на сайте www.ojeep.ru, я являюсь участником всех крупных тематических форумов, с Техническим директором мы обсуждаем все поступающие предложения.

У: Как давно существует ваша фирма? Что представляет собой ваша производственная база? Какие новинки вы планируете предложить вашим клиентам в ближайшем будущем?

ДВ: В сентябре 2009 Оранжевому ДЖИПу исполнится 2 года. За это время нашей команде удалось разработать и вывести на рынок более 20 моделей продукции, которая поставляется официальным дилерам УАЗ, в магазины и тюнинг-центры, частным лицам по всей России. Продукция OJ начинается с чертежей и объёмных моделей, создаваемых нашим КБ. Мы долго спорим (я, тех.директор, технолог, разработчик) и вносим множество изменений, прежде чем «родится» новый продукт. Далее по чертежам на лазере режется листовая металл (точность лазерной резки десятки доли миллиметра), выполняются необходимые гибы (с точностью до минут) и заготовки поступают на линию сборки, где сварщики и слесари по сборочным чертежам в специальных кондукторах создают изделия «в металле». Далее происходит механическая обработка и изделия поступают в покрасочный цех, где их обрабатывают в ваннах специальными составами и красят порошковым методом. (Резку лазером и покраску пока выполняют наши партнеры).

Что касается наших новинок, то это в основном разработки обвеса на другие модели внедорожников. Уже производятся бамперы для культового Jeep Wrangler, в завершающей стадии разработки бамперов для Land Rover Defender.

У: Что еще помимо силового обвеса предлагаете ваше предприятие владельцам внедорожников?

ДВ: Наша компания специализируется исключительно на разработке и производстве силового обвеса, мы не гонимся за расширением спектра наших предложений, считая, что концентрация на одном направлении позволяет максимально качественно и профессионально делать своё дело, что в долгосрочной перспективе обеспечит конкурентное преимущество продукции под маркой OJ.

Однако это не мешает привлекать к сотрудничеству партнеров, с одним из которых в ближайшем будущем мы наладим выпуск крышек на УАЗ Пикап. Этот партнер замечательно проявил свои возможности, изготавливая по нашему заказу мегапрочные пластиковые шноркели, на которые я могу встать без какого-либо вреда для них. Кроме того рядом с нашим производством находится ещё один наш партнер, который готов оказать услуги по установке нашего обвеса и ремонту автомобилей, его ремзона с подъёмниками вмещает 8 автомобилей, не считая покрасочного цеха и мойки. Повторюсь, всё, что не касается силового обвеса, мы реализуем силами наших партнеров, сами же не распыляем усилия, оттачивая качество продукции OJ. У нас имеется 2 склада, в Орехово-Зуево (восток МО, 80км от МКАД) и в Ивантеевке (север МО, 16 км от МКАД), обращайтесь, обвес OJ можно установить на месте покупки.

Удачи на дорогах и там, куда сможет добраться только внедорожник!

ОРАНЖЕВЫЙ ДЖИП

производство и установка силового обвеса

www.ojeep.ru

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



Телефон: 8 (926) 773-43-43



КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

«...КРИЗИС НЕ ЗАТРОНУЛ КЛУБ...»

Интервью с директором клуба «Уаз Патриот» Владимиром Федотенко (partner)

УАЗИМУТ: Клуб УАЗ Патриот существует уже не один год. Расскажите, как все начиналось?

ВЛАДИМИР ФЕДОТЕНКО: В начале 2006 года в прессе стали появляться первые публикации о планах УАЗа начать производство нового внедорожника УАЗ «Патриот». По первым фотографиям и рисункам сразу появился устойчивый интерес к этому автомобилю и родилась идея создания сайта, посвященного УАЗ Патриот.

Ожидание не было долгим, в середине августа с конвейера сошли первые Патриоты, а в конце августа на Волоколамском шоссе в подмосковном Нахабино я встретил одного из первых обладателей этого Внедорожника. Общение с владельцем сразу затянулось на несколько часов и стало ясно, что на ресурсе необходим форум. Создание форума не заняло много времени и сразу после его открытия из разных уголков России стали появляться первые пользователи, в начале 2007 года уже был основан Клуб, который успешно развивается и по сей день.

У: Что представляет собой Клуб УАЗ Патриот сегодня? Какие цели и задачи он преследует? Сколько энтузиастов марки он объединяет по всей России?

ВФ: Сегодня Клуб - это сообщество владельцев и интересующихся УАЗ Патриотом людей уже более чем в 10 городах России. Основные цели - это максимальная информационная доступность для членов клуба всех вопросов, связанных с автомобилем. Для этой цели у Клуба налажены хорошие отношения с производителем, который представлен на Клубном ресурсе специальным разделом - «Прямая линия». Кроме этого мы заботимся об удобстве и выгоде Клубчан-обладателей Патриотов. По клубной карте можно получить скидки на приобретение и обслуживание УАЗ Патриот. Сегодня на нашем ресурсе зарегистрировано более 3000 пользователей - эти люди и составляют основное сообщество Клуба по всей стране.

У: Кто является типичным членом клуба УАЗ Патриот? Какие люди, каких профессий, с каким интересами и увлечениями вступают в ваш клуб?

ВФ: На удивление состав Клуба разносторонний и охватывает почти все возрастные категории. В нашем Клубе есть и молодые владельцы 18-22 года и люди среднего возраста - около 40 и пенсионеры. По профессиям тоже - от бизнесменов до рабочих. У многих Патриот это вторая машина, а Клуб на 1 месте.

У: Какое место занимает портал вашего клуба на современно русскоязычном интернет-пространстве среди других автомобильных и специализированных внедорожных сайтов?

ВФ: Среди немногочисленных ресурсов по тематике УАЗ Патриот - наш ресурс в твердых лидерах. И самое приятное, что это достижение, не результат действий по раскрутке сайтов, а потому, что у нас интересно и всегда самая свежая и полная информация.

У: Кому принадлежит и как управляется клуб?

ВФ: Управление принадлежит выборному органу - Совету Правления во главе с Президентом Клуба.

У: Чем соревнования вашего клуба отличаются от подобного рода мероприятий других клубов?

ВФ: Соревнования и мероприятия Клуба открыли новый формат во внедорожном сообществе. Многие участники из других Клубов отмечают, что «такое видят в первый раз». Наши мероприятия направлены не только на спортивные достижения, а главным образом на интерес участников. Внедорожные мероприятия даже носят характер театральных постановок!

ПРОФИЛЬ

Год основания: 2007
Количество членов: 120
Количество филиалов: 10

У: Какие экспедиции предприняли члены вашего клуба в последнее время?

ВФ: Благодаря нашим активистам и руководителям экспедиционного направления - Клуб организовал и зарубежные (Финляндия, Швеция, Болгария) и внутрироссийские (Карелия, Фишт, Каспий и Азов) экспедиции. Подробную информацию можно найти на страницах нашего ресурса.

У: Какие преимущества дает клуб его членам?

ВФ: Как я уже говорил выше - Клубная карта дает экономические преимущества - это обслуживание и покупки у наших партнеров, льготное участие в мероприятиях. А главное преимущество - это классное общение, новые друзья и взаимовыручка!

У: Как клуб будет по-вашему мнению развиваться в будущем?

ВФ: Пока Клуб объединяет таких замечательных и разносторонних людей - развитие Клуба видится только позитивным и динамичным! Кризис в большей степени затронул производителей, но не Клуб и это говорит о многом!!!

КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

ОЧЕНЬ СНЕЖНЫЙ ДЕСАНТ 2009



В этом году «Снежный десант» собрал более 70 экипажей.

В феврале этого года Клуб УАЗ Патриот вновь собрал сотни поклонников внедорожных приключений на свою традиционную зимнюю гонку «Снежный Десант 2009». Всего на старт этого увлекательного соревнования вышли более семидесяти экипажей из Москвы, Подмоскovie, Рязани и Тулы. В свойственной им манере организаторы этого мероприятия предложили участникам не только интересную со спортивной точки зрения линейную гонку, в которой экипажи следуют по строго определенному маршруту, пользуясь выданными им на старте дорожными книжками, но и сочинили для участников целую легенду гонки, умело связав ее с общим военно-патриотическим характером мероприятия с одной стороны и политическими реалиями современного мира - с другой. Так, помимо прохождения трассы, участникам соревнований по легенде требовалось выполнить приказ главнокомандующего и обезвредить диверсионную группу, высадившуюся в районе проведения соревнования, и восстановить тем самым прерванное газоснабжение.

Приключения начались сразу на старте. В то время как пилот экипажа в одиночку совершал маневр по сложному бездорожью, заходя противнику с тыла, его коллега штурман десантировался на огневой рубеж при помощи натяну-

той через карьер веревки, в чем ему помогли опытные альпинисты-спасатели. На огневом рубеже, выполнив запланированные стрельбы и подавив своим огнем сопротивление предполагаемого противника, штурман снова занимал место в машине и экипаж продолжал преодолевать предложенную триальную секцию трассы. Сделав круг по полю в стиле настоящих ралли-рейдов, экипажи попадали на минное поле, где им предстояло при помощи настоящих миноискателей разминировать заложенные диверсантами фугасы в форме закопанных в глубокий снег банок тушенки, которую экипажи, с честью выполнив задание, брали с собой в дальнейший путь в качестве трофея и провианта. На этом приключения участников не заканчивались. Продолжив путь следуя указаниям в дорожной книге, также называемой корнетом, им предстояло еще сделать фотографию места приземления диверсантов. Вслед за этим им надлежало допросить пленного шпиона на английском, немецком или украинском языках по выбору, используя предложенный организаторами разговорник и выведать у него, где находится секретный объект. И наконец в лесу отыскать его. Там им и предстояло разблокировать приостановленное газоснабжение. Надо отметить, что наряду с увлекательной развле-

кательной составляющей на трассе экипажам предстояло преодолеть довольно сложную трассу категории ТР1 продолжительностью около 15 км, что для почти стандартных автомобилей участников в сложившихся погодных условиях оказалось для многих сложной, но выполнимой задачей. По регламенту соревнования было рассчитано на почти стандартные полноприводные автомобили с минимальными доработками и размером колес до 33 дюймов. Это дало возможность попробовать свои силы не только завсегдатаем гонок, но и новичкам, которые смогли приобрести на этих соревнованиях бесценный опыт преодоления бездорожья.

Настоящий подарок джиперам приготовила изменчивая февральская погода. Всю ночь перед гонкой и первую половину соревнования шел обильный снегопад. Первые стартовавшие экипажи едва видели дальше, чем на десяток метров вперед. Еще за день до этого довольно наезженная машинами организаторов колея трассы превратилась за ночь в непредсказуемый и еле различимый трек. И только мастерство штурманов помогало первым стартовавшим экипажам находить в бескрайней снежной целине правильную дорогу. Быстрее всех, выполнив все задания и затратив на это чуть меньше часа, на финиш пришли экипаж ZiDan на

автомобиле Лада Нива 21213, экипаж Эша на Ниссан Тирано 2 и экипаж Ильина на Шевроле Нива, что позволило им занять соответственно первое, второе и третье места. Самым быстрым из Патриотов оказался экипаж Lexx. АК



КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

ЧЕТВЕРТЬ ЭКИПАЖЕЙ
НЕ ВЕРНУЛАСЬ НА ФИНИШ

В этом году традиционное соревнование Клуба УАЗ Патриот под названием «Мир, Грязь, Май!» состоялось в 60-ти километрах от Москвы на границе Московской и Калужской областей.



Андрей Выходов



Андрей Выходов



Валерий Митронов



аполло

Валерий Митронов

В этот раз организаторы отказались от линейной гонки и предложили участникам увлекательный навигационный СУ. При таком формате гонок задача экипажей состоит в том, чтобы набрать максимальное количество очков, взяв максимальное количество КП в произвольном порядке, за минимальное количество времени. При этом залогом успеха наряду с мастерством пилота в управлении внедорожником являлись и навыки штурмана в ориентировании на местности и в работе с картой. КП на трассе были трех видов: октябрятские, пионерские и комсомольские, что отвечало и их сложности и количеству очков, которые получал экипаж за их взятие. А соотношение количества КП разных категорий позволило соревноваться на равных автомобилям с разным уровнем подготовки. Погода снова, как и на предыдущей гонке, играла на стороне организаторов. Уже одна дорога к старту запомнилась многим участникам и гостям соревнования своей сложностью. Дело в том, что из-за сложившихся

погодных условий организаторы были вынуждены перенести место базового лагеря. Место старта же комиссары гонки переносить не стали, так как оно было отмечено на картографическом материале, выдаваемом экипажам и могло послужить штурманам основой для ориентировки на местности. Путь в несколько сот метров от лагеря до старта у некоторых экипажей растянулся больше, чем на час и стал первой проверкой сил и взаимопомощи в этой гонке. В своей излюбленной манере организаторы умело вплели в ткань серьезного спортивного состязания элементы творчества и развлечения для участников. Так, экипажи наряду с привычными на такого рода соревнованиях фото-КП, ожидали так называемые «живые» точки, на которых судьи в стилизованных костюмах ставили отметки в корнетах участников и предлагали взамен выполнить веселые задания. На октябрятских точках пилотов и штурманов просили прочитать стишок или спеть веселую песенку, а вслед за этим их принимали

в октябрятка, прикрепляя октябрятскую звездочку на груди пилота и штурмана. На пионерском КП им предлагали протрубить в горн и прочесть клятву пионера. А «живую» комсомольскую точку те немногие экипажи, которые все-таки смогли ее взять, гордо покидали с комсомольским значком на груди.

В этом году на МГМ приехали, как отдельные экипажи, так и целые делегации клубов. Наиболее широко на МГМ был представлен Российский Hummer Клуб. Особенно зрителям гонки запомнилось яркое выступление экипажа Артема Панфилова на Jeep Cherokee по прозвищу «Кошелек». По итогам гонки этот экипаж занял четвертое место и был награжден памятным призом за помощь на трассе другим экипажам.

Гонка оказалась непосильным испытанием для более чем четверти экипажей вышедших на старт, которые так и не смогли вернуться на финиш в рамках отведенного организаторами нор-

матива времени. Организованная после закрытия финиша эвакуация была проведена слаженно и быстро. Для многих участников приключения не закончились и после финиша. Они вместе с организатором гонки приняли участия в вызволении своих товарищей из внедорожного плена. Это позволило вернуть всех участников в целостности и сохранности в базовый лагерь и приступить к заключительной части мероприятия: объявлению результатов, награждению победителей и веселому завершению праздника за душевным застольем.

По итогам гонки первое место завоевал экипаж Дмитрия Сафронова на УАЗ 31519. Второе место занял экипаж Сергея Вахрушина на УАЗ Патриот, а на третьем месте оказался экипаж Игоря Дмитриева, выступавший тоже на Патриоте. Лидирующий в этом сезоне в Кубке Клуба УАЗ Патриот экипаж Виталия Тараканова (vitara 62) из Рязани занял на этом этапе восьмое место. АК

На вопросы «Уазимута» отвечает штурман экипажа «Кошелек» Ивана Якушев



Андрей Выходов

УАЗИМУТ: Как вам понравился «МГМ»?

ИВАН ЯКУШЕВ: Понравилось. Очень оригинально. Самое главное, что не так, как у всех.

У: Что особенно запомнилось?

ИЯ: Нуу... Особенно запомнилась «Эвакуация» :) И доездка до точки старта. На этом участке уже часть отсыялась)))

У: На сколько сложной или легкой вам показалась трасса?

ИЯ: Трасса была несложная, но понравилась и это главное. Машина ехала отлично. Мы ехали в свое удовольствие, никуда не рвались. Не упустили случая кого-нибудь выдернуть и помочь людям. Так как ехали не одни, то, к сожалению, не попали на «Пионерские» и взяли только одну «Комсомольскую» точку. Хотя красоту «Пионерской» трассы оценить тоже смогли))

У: У вас есть опыт организации подобных соревнований, что бы вы добавили или убрали, как организатор?

ИЯ: Сложно сказать... К организации соревнования претензий не было. А так каждый сам решает, что добавить. Знаю одно, людям всем приятно оставить даже маленький сувенир после соревнований.

У: На МГМ ваш экипаж выступал на подготовленном автомобиле Jeep Cherokee. Почему вы выбрали именно этот автомобиль?

ИЯ: Вопрос цены и качество. Американец, недорогой в обслуживании, два полноценных моста, прекрасно поддается переделкам. Основное - довольно надежен.

У: В чем заключаются основные изменения и доработки, которые вы внесли в этот внедорожник?

ИЯ: Ну если обратить внимание серьезных изменений машина не получила. Внешне это остался Cherokee. Строительство машины было основано на установке оригинального лифт-комплекта и оригинальных запчастей. Некоторые доработки машины появились в период эксплуатации, но лишнего в нем ничего нет. (Продолжение на стр. 6)

КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

ЭКСПЕДИЦИЯ «ФИШТ»

Найден ответ на вопрос, что делают Уазоводы, если они все-таки решаются покинуть своих боевых коней — они идут в горы!

На столь решительный шаг этим летом отважилась группа из двадцати энтузиастов марки УАЗ. В состав экспедиции вошли члены всероссийского клуба УАЗ Патриот и члены их семей. Целью этого путешествия по горной Адыгее стал «Фишт».

Гора Фишт, высотой 2857 метров над уровнем моря — одна из самых известных и популярных вершин России. В перевале с адыгейского ее

название означает «Белая голова». Она расположена в западной части Главного Кавказского хребта и с вершинами Оштен и Пшехо — Су образует Фишт — Оштенский горный массив. Это удивительный и богатейший природный мир. У его подножья растут более 130 видов растений эндемиков.

Путешествие состояло из двух этапов. Прибыв в Краснодарский край на автомашинах, участ-

ники экспедиции преодолели пеший маршрут протяженностью около 50 км через плато Лагонаки с восхождением на вершины Оштена и Фишта. Кроме горного пешего маршрута путешествие Патриотоводов подразумевало еще более традиционный для автоклуба автомобильный формат — автодорожный маршрут с общей протяженностью более четырех тысяч километров. АК



(Начало на стр. 2) Спереди на гражданских мостах такой проблемы не возникло т.к. рама была изначально заужена под военные мосты, у которых поворотные колёсные редукторы. Вторая сложность — это то, что у УАЗа, изначально спроектированного под прямые рессоры, расположенные над мостом, рама имеет довольно таки малые мостовые арки (выгибы над мостами). Это выгодно в плане геометрической проходимости, но накладывает большие сложности для проектировки направляющего устройства задней пружинной подвески. Очень трудно добиться необходимой для заднеприводного автомобиля кинематики на асфальте.

Предпочтение было отдано малолитровым трапециевидным рессорам. Трения в такой рессоре меньше, чем в традиционной. В нижней части такие рессоры уже. Это значит, что наибольшая часть толщины листа при работе подвески направляется не на растяжение, а на сжатие, что снижает склонность рессоры к усталостному износу, и соответственно меньше становится вероятность поломки листа.

Во вторую очередь, был придуман мост типа «Спейсер». От обычного гражданского он выгодно отличается, во-первых, тем, что, наконец, избавились от часто выходящего из строя ушка подшипника ведущей шестерни, а, во-вторых, ремонт и обслуживание «Спейсера» значительно проще. Теперь для ремонта главной передачи нет необходимости «половинить» мост. Его даже не нужно для этого снимать с автомобиля. Вместо ШРУСов типа «Бендикс-Вейс» появились более долговечные «Рцеппа-Бирфильд». Новый передний мост получил наконец дисковые тормоза, необходимые для передней оси современного автомобиля. Стоит заметить, что мосты Спейсер всё ещё имеют коническую, а не гипоидную, как в большинстве современных автомобилей, главную передачу. При больших габаритах и шумности коническая передача значительно дешевле, менее требовательная к качеству ГСМ, менее чувствительна к точности регулировок и имеет БОЛЬШОЙ КПД, чем гипоидная.

Далее был спроектирован новый кузов 3160. Теперь Кузов УАЗа стал герметичным, с чётко закрывающимися дверями, в полтора раза меньшим коэффициентом лобового сопротивления. Так же силовой агрегат получил новые опоры подвесного типа, которые гораздо лучше поглощают шумы и вибрации силового агрегата.

После кузова УАЗ получил новый мощный 16-клапанный ин-

жекторный двигатель ЗМЗ-409 менее шумный и с меньшим моментом инерции. 409-ый двигатель так же требует значительно меньшего количества обслуживания т.к. имеет не требующие регулировки гидрокompенсаторы и поликлиновый приводной ремень. Поликлиновым ремнём стало возможно вращать более мощный генератор.

Удлиненную раму Патриота сначала «откатывали» на длинных «козлах» 3153 и 3159 «Барс», кузов которых было проще удлинить вставками. Позже сделали более длинный кузов на 60-ку, который получил название 3162 «Симбир».

Следующим этапом появились мосты «Спейсер» с расширенной до 1600мм колеёй. Это позволило скомпенсировать устойчивость автомобиля, которая ухудшилась, когда более тяжелый цельнометаллический комфортабельный кузов водрузили на шасси из под старого кузова. Более того, теперь между колесом и рамой на задней оси достаточно места для пружины. Но это, видимо, повод для усовершенствований в будущем. Вместе с широкими мостами появился рулевой редуктор снаружи рамы, а это значит более длинная рулевая тяга, которая меньше подруливает при работе подвески на волнах шоссе и её кинематика лучше согласована с кинематикой поперечной тяги подвески. Кузов семейства 3160 хорош тем, что его дизайн хоть и пришел из 90-ых годов, но он настолько нейтрален, что будет актуальным ещё долгие годы при внесении незначительных косметических изменений. Так он претерпел изменения при переходе на модель 3163 (т.е. наш Патриот).

Так же очень важной доработкой является рулевая колонка Патриота. Она травмобезопасна, регулируется и обладает карданными шарнирами и телескопическим валом под капотом. Патриот соответствует современным нормам безопасности по Euro NCAP.

Патриот постоянно совершенствуется. Например, на машине 2008-го года, по сравнению с началом выпуска, присутствуют горизонтальный радиатор с замкнутой системой охлаждения и менее шумная пластиковая клапанная крышка. Также в системе впрыска капризный воздухоисходомер заменён на надёжный датчик абсолютного давления. Больше нет высоковольтных проводов: катушки прямо на свечах. Нет тросика газа: электронная педаль. Дополнительно к приводному, установлены электровентиляторы охлаждения. Расход топлива с новой системой управления двигателем снизился до реальных 10-11 по шоссе и 13-14 по городу.

(Начало на стр. 5)

У: Почему ваш автомобиль носит имя «Кошелек»?

ИЯ: Нас прозвали «Кошельками» на Ладоге в 2004 году. Мы тогда ехали «на все деньги». И чем меньше оставалось у нас денег на запчасти, тем аккуратнее мы ехали. На тот момент у нас был как раз УАЗик. Ну а название теперь просто переходит с автомобиля на автомобиль.

У: Как у опытных трофистов у вас конечно же есть опыт эксплуатации УАЗиков. Можно ли по-вашему сравнивать эти автомобили (Jeep Cherokee и УАЗ)? Если да, то в чем по-вашему преимущества и недостатки одного и другого автомобилей в сравнении друг с другом?

ИЯ: У нас был УАЗик и в принципе УАЗ далеко неплохой автомобиль. Только не хватает надежности запчастей. У Cherokee устраивает сильный двигатель в 4 литра и коробка автомат.

У: Какие соревнования из последних вам запомнились особенно и чем?

ИЯ: Соревнований хороших хватает. Но последнее время мы катались у Ильи Савельева на Fedima CAP и WAT Challenge. Запомнилось очень Оршинское болото))) Мы там много времени провели)))

У: Зрителям МГМ запомнилось ваше взятие точки номер 34. В чем, по-вашему, основная хитрость взятия такой точки?

ИЯ: Точка была красивая. Взять ее было не сложно, только надо было подумать как. Не надо на нее ломиться газ в пол и копать колею, из которой сам потом часами вылезать будешь. Кошелек туда подъехал при помощи лебедки, а не на лебедке. И в этом есть разница. Но здесь скорее сказались опыт и скатанность экипажа.