



ТЕМА НОМЕРА

## УАЗОВОДЫ, КТО ОНИ?

Этим вопросом задается автор Мария Кузнецова и раскрывает нам особенности характера свойственные владельцам и водителям УАЗов.

КОЛОНКА РЕДАКТОРА



Эпиметей и Пандора (450 до н. р.)

В бесконечной московской пробке особенно ярко чувствуется это отличие. Кругом, куда ни глянь, иномарки, большие и маленькие, дорогие и не очень. И посреди этого изобилия импортного автопрома непрístupным дредноутом возвышается наш УАЗик. На ум сразу приходит мысль, что что-то ты делаешь не так. Но это тебя не пугает, наоборот становится тепло на душе. Ведь автомобиль не просто средство передвижения. В современном обществе - это предмет идентификации и способ самореализации индивида.

Чем же отличаются владельцы и водители УАЗов от других автовладельцев? В чем же состоит их особенность? Заинтересовавшись этим вопросом, мы провели исследование. В качестве респондентов выступили владельцы автомобиля УАЗ в возрасте от 20 до 60 лет, мужчины и женщины разных профессий и социальных групп. Для анализа группы уазоводов мы привлекли весь арсенал современной психологической науки. Наиболее интересная и наукоемкая типология была создана Майерс-Бриггс на основе теории психологических типов Юнга. Карл Юнг первым разработал теорию, гласящую, что каждый человек обладает психологическим типом. Он разработал психологические типы, основанные на двух парах функций: Мышление [T] и Чувство [F], Ощущение [S] и Интуиция [N] и двух видах установки: Экстраверсия [E] и Интроверсия [I]. Изабель Майерс-Бриггс открыла четвертую пару предпочтений - Решение [J] и Восприятие [P]. Таким образом появились 16 психологических типов. Они получили названия, связанные с определенной сферой деятельности человека: администратор, поэт, журналист, коммерсант, художник и т. д. Тогда как четыре типа темперамента были соотношены с четырьмя древнегреческими богами: Аполлон, Прометей, Эпиметей, Дионис, каждый из которых включает по четыре типа личности соответственно.

Первый вывод, к которому мы пришли, проанализировав данные, заключается в том, что несмотря на разнообразие существующих типов, среди уазоводов в основном представлены только два типа. К ним относятся около 70% респондентов. Таким образом владельцы УАЗа представляют весьма однородную, можно сказать единую и сплоченную группу.

Второй вывод состоит в том, что два самых распространенных типа среди уазоводов — это администратор и коммерсант. Причем оба этих типа обладают одним и тем же темпераментом по типу греческого бога Эпиметей. Давайте остановимся на этом поподробнее.

Эпиметей - греческий бог, его родитель, могучий титан Япет, разделил между своими сыновьями разные способности. Эпиметей стал хранителем памяти о прошлом. Действительно, Эпиметей, в отличие от вешего брата Прометей, не мог видеть будущее и был начисто лишён способности хоть как-то предсказать последствия того или иного поступка. Неслучайно, что его имя в переводе означало «мыслящий впоследствии», «созерцатель прошедшего» или «осмыслитель». Вместе с Прометеем они должны были составить пару Всезнающих. Эпиметей, будучи по-мужски прямолинейным, не был склонен к укрывательству и украшательству не всегда приглядной правды о прошлом. У него можно было узнать решительно обо всём. Мудрый Прометей много раз предостерегал своего неразумного брата и советовал ему не принимать даров от громовержца Зевса. Но забыл Эпиметей слова брата. Пленила его своей красотой Пандора, и он взял ее в жены. Вскоре Эпиметей узнал, сколько зла принесла с собой Пандора людям. Любопытная Пандора никак не могла успокоиться, не узнав, что же такое дал ей Зевс. Тайно она открыла сосуд, и разлетелись по всей земле все те бедствия, которые когда-то были в нем заключены. Только одна Надежда осталась на дне громадного сосуда. Крышка снова захлопнулась, и не вылетела Надежда из дома Эпиметей. И с тех пор пережить все то зло, все те бедствия и несчастья, выпущенные когда-то Пандорой, помогает людям лишь уцелевшая Надежда. В наше время стала крылатой фраза "Открыть ларец Пандоры", что означает сделать действие с необратимыми последствиями, которое нельзя отменить.

Теперь давайте немного подробнее поговорим о типах личностей уазоводов. Исследование показало, что администратор и коммерсант самые распространённые типы среди уазоводов. Начнем с того, что оба типа принадлежат к классу экстравертов - это такой тип личности или поведения, который ориентирован в своих проявлениях вовне, на окружающих, в отличие от интроверта, ориентированного внутрь или на себя. Для них характерно стремление к общению. Они любят внимание к себе со стороны окружающих, участвуют в публичных выступлениях и многолюдных мероприятиях. Вспомним соревнования или так называемые «покатушки», которые невозможно себе сегодня представить без участия в них экипажей на УАЗах. Они всегда в центре внимания.

Также для уазоводов ведущими функциями являются здравомыслие и рассудительность. Различие заключается только в том, что уазоводы-администраторы опираются на логику или логицизм, а уазоводы-коммерсанты на чувствование и интуицию.

(Продолжение на стр. 3)

Еще одним обладателем УАЗа стало больше. На этот раз новенький Патриот будет колесить по дорогам и месить грязь Апеннинского полуострова, так как он достался итальянскому премьер-министру Сильвио Берлускони. Что ж, это яркий пример, подтверждающий, что за рулем УАЗа сидят, как правило, особенные, нестандартные люди. Наш сегодняшний номер, впрочем, как и все прошлые и будущие номера именно об этом, о замечательных, нестандартных людях за рулем нашего внедорожника.

Чтобы не быть голословными в этот раз мы решили подойти к этому утверждению с точки зрения науки и определить особенности характера владельцев УАЗов, который отличается от характера владельцев автомобилей других марок. Об этом наш сегодняшний главный материал дипломированного психолога Марии Кузнецовой. Вооружившись современным арсеналом психологической науки, наш автор предприняла попытку разобраться в феномене uazovodus-normalis - «уазовода обыкновенного» и выяснить, кто же они - эти загадочные водители и владельцы УАЗов? И результаты исследования получились очень любопытные. Оказалось, что среди уазоводов преобладают в основном два типа личности. Таким образом уазоводы представляют собой единую и сплоченную группу, в которой нет случайных людей. Что-то вроде, если хотите, «касты». А УАЗ является для них подчас ключом для открытия в себе скрытых возможностей и резервов.

Итальянскому премьер министру достался необычный УАЗ. Его Патриот был собран на Дальнем Востоке, где с конца прошлого года в столице края, компания «SOLLERS» собирает свою продукцию. Эта новость была, пожалуй, одним из немногих позитивных сообщений о ситуации на УАЗе за весь прошедший год. Ульяновский завод, как и весь отечественный автопром, лихорадил кризис. Конвейер не раз останавливался, всех сотрудников отправляли в вынужденный корпоративный отпуск. Продажи автомобилей 2009 в результате сокращения спроса на продукцию завода по предварительным данным упали больше чем на половину. Тем не менее, благодаря предпринятым мерам, УАЗ, несмотря на определённые трудности, всё-таки справлялся с проблемами, порождёнными кризисом и завод продолжал жить. Наступивший год должен стать судьбоносным для будущего этого предприятия. Если УАЗу удастся адаптироваться к сложившейся ситуации, то завод сможет продолжить развитие и преодолеть все трудности.

(Продолжение на стр. 2)

### На УАЗах от Балтики до Тихого Океана > стр. 4

Интервью с депутатом Государственной Думы Робертом Шлегелем



### Танковый Прорыв > стр. 8

Репортаж с юбилейного рейда джип-клуба "Лебедушка"



## КОЛОНКА РЕДАКТОРА Личный опыт

(Начало на стр. 1)

Насколько удачно руководство завода сможет решить эту проблему, мы увидим в ближайшее время. А пока завод, как и год назад, встретил наступивший год (в отличие от АвтоВАЗа и КАМАЗа, где с началом года снова заработали конвейеры) в продолжительном всеобщем, корпоративном отпуске. Что само по себе не прибавляет оптимизма при оценке будущего завода.

Еще один неординарный человек за рулем УАЗа — это депутат Государственной Думы, Роберт Шлегель. Не часто встретишь за рулем нашего внедорожника народного избранника. Но Роберт выбрал именно наш автомобиль, чтобы в составе экспедиции «Великий Путь Российской Цивилизации» совершить автомарафон то Балтики до Тихого океана. Мы предлагаем вашему вниманию интервью с руководителем этой экспедиции.

В отличие от конвейеров отечественных автозаводов клубная жизнь в стране не остановилась ни на минуту, а текла в привычном размеренном темпе. Клубы продолжали проводить свои традиционные мероприятия несмотря ни на что. Так, например, клуб УАЗ Патриот сумел реализовать давнюю идею, и группа его энтузиастов совершила путешествие по маршруту «Великого Шелкового Пути». В составе нескольких УАЗов из разных уголков нашей страны она добралась до Ирана и, обогнув Каспий, вернулась домой в Россию. Об этом репортаж нашего корреспондента Кирилла Фёдорова.

А джип-клуб «Лебедушка» в конце прошлого года в десятый раз провел «Историко-патриотический рейд памяти» посвященный очередной годовщине освобождения города Калинина (ныне г. Тверь) от немецко-фашистских захватчиков. И смог собрать более 120 экипажей, чтобы посетить места боев и отдать дань памяти павшим советским воинам.

Кроме всего перечисленного вы найдете, как всегда, на наших страницах рассказы о соревнованиях, о технических новинках для УАЗа и продолжение серии «Личный опыт», в которой наш курский автор Евгений Островский продолжит рассказывать об особенностях эксплуатации внедорожника, на примере УАЗ Патриот.

В наступившем году наш молодой журнал «повзрослеет» и, начиная с этого номера, увеличит свой объем. В нем добавятся еще две страницы. В 2010 году мы планируем выход, по крайней мере четырех таких номеров, в которых мы продолжим рассказывать о наших внедорожниках и постараемся сделать наши материалы еще более интересными и полезными.

## РЕДКОЛЛЕГИЯ

В. Комиссаров  
В. Красный  
А. Кузнецов  
А. Панасюк  
Д. Пронин

www.uazimut.ru

## ЗАПОВЕДИ ДЖИПЕРА

Мы продолжаем публиковать материал нашего курского автора Евгения Островского об особенностях эксплуатации внедорожника на примере УАЗ Патриот.

Как данность необходимо принимать тот факт, что естественной средой обитания современного внедорожника являются не только леса, безлюдные заболоченные равнины и покрытые снегом поля, но и оживленные улицы городов, на которых ему приходится проводить значительную (а иногда и основную) часть времени. В связи с этим, настало время поговорить об особенностях повседневной эксплуатации Патриота, учет которых позволит грамотно реализовывать его потенциал и избежать преждевременного попадания в сервис из-за экстремальных условий, создаваемых «на ровном месте».

## ЗАПОВЕДЬ 1

## НЕ НАВРЕДИ АВТОМОБИЛЮ СВОЕМУ

Итак, чтобы собрать воедино различные требования и сделать основные моменты более запоминающимися, структурируем их в виде отдельных пунктов.

1. Все автомобили, и даже такие крепкие, как внедорожники, плохо переносят эксплуатацию под избыточной нагрузкой. В тоже время, чтобы заставить машину идти на пределе возможностей, совсем не обязательно тащить за собой на прицепе яхту. Вполне достаточно ехать, например, в горку на слишком малых оборотах, когда двигатель не развивает достаточного крутящего момента (пятая передача, 1200 об/мин, газ в пол, тащимся в горку). В связи с этим, актуальным является вопрос: на каких оборотах следует эксплуатировать двигатель, чтобы обеспечить его максимальную отдачу, не допуская экстремальных нагрузок на цилиндро-поршневую группу (ЦПГ)?

Рассмотрим двигатель ЗМЗ-409, который в основном применяется сейчас на Патриотах, и взглянем на график (рис.1), который иллюстрирует характеристики данного двигателя. Исходя из графика, расчетный максимум крутящего момента двигателя ЗМЗ-409

достигается при 3900 об/мин, а максимум мощности при 4700 об/мин. Это означает? Что для того, чтобы получить от двигателя Патриота максимальную отдачу, необходимо поддерживать при езде обороты в указанном диапазоне?

Все не так просто. По действующему стандарту измерения характеристик двигателей ГОСТ 14846-81 максимальные величины крутящего момента и мощности нетто двигателя определяются техническими условиями на двигатель и должны находиться в диапазоне оборотов, который производитель двигателя считает приемлемым для эксплуатации (эксплуатационный режим). Ввиду того, что двигатель ЗМЗ 409 сконструирован на основе двигателя объемом 2,3 л. путем увеличения рабочего объема до 2,7 л., он является, с одной стороны, по своей сути высокооборотистым, а с другой — плохо переносит обороты, на которых доступны его максимальные характеристики.

В связи с этим, для двигателя ЗМЗ-409 режимы, оптимальные для эксплуатации и оптимальные по отдаче возможностей двигателя не совпадают в силу особенностей его конструкции, поэтому производитель установил номинальные величины максимального крутящего момента и максимальной мощности нетто, которые находятся в рамках диапазона оборотов эксплуатационного режима, определенного ТУ.

Номинальный максимальный крутящий момент нетто двигателя ЗМЗ-409 достигается на 2500 об/мин, номинальная максимальная мощность — на 4400 об/мин. Именно эти величины ограничивают диапазон оборотов режима оптимальной топливной эффективности ЗМЗ-409 в первом приближении.

Но при контроле оборотов, помимо прочего, следует учитывать величину их влияния на износ двигателя. Оптимальным с точки зрения износа режимом работы современного ДВС (исходя из большинства теоретических моделей) является режим работы, при котором средняя скорость сдвига в зоне контакта поршневого кольца и цилиндра находится в диапазоне 4,5-12,5 м/с. При меньших скоростях сдвига в системе слишком мало давление масла, в связи с чем растет температура в точках контакта и истончается масляная пленка, а при скоростях сдвига, превышающих данный интервал — масло просто не успевает поступать в требуемом количестве, что также ведет к экстремальной нагрузке на ЦПГ.

При ходе поршня двигателя ЗМЗ-409, который составляет 94 мм, скорость сдвига 12,5 м/с достигается в районе 4000 об/мин. Эта нагрузка, для сравнения, соответствует 5300 об/мин(!) для двигателя ВАЗ-21083 с ходом поршня 71мм. При такой большой скорости сдвига начинается близкий к катастрофическому износ ЦПГ,



Автор статьи Евгений Островский

а конкретно для двигателя ЗМЗ-409 следует помнить еще о большой массе поршней, что чревато, вдобавок, т.н. «кулаками дружбы» — ситуацией, когда поршни пробивают цилиндры. Таким образом, получаем ограничение по верхнему пределу оборотов для ЗМЗ-409 — 4000 об/мин.

Тем не менее, не всегда есть необходимость в получении от двигателя максимальной отдачи (это требуется, как правило, только когда нужно быстро ускориться, или при преодолении сильнопересеченной местности). В городских условиях в потоке машин приходится во многих случаях двигаться внатяг, тем более, что на графике (рис.1) хорошо видно, что диапазон оборотов, на которых доступный крутящий момент является высоким, достаточно широк. В связи с этим, необходимо определить, какие минимальные обороты являются допустимыми для ЗМЗ-409? Следует, для начала, отметить, что на оборотах менее 1200 об/мин двигаться вообще не имеет смысла, т.к. на них, кроме прочего, наблюдается очень значительная пульсация крутящего момента. Для определения минимальных оборотов, как и в случае с максимальными, следует также ориентироваться на допустимый диапазон скорости сдвига ЦПГ. Обозначенная выше минимальная скорость сдвига ЦПГ — 4,5 м/с, ниже которой начинается сильный износ, для ЗМЗ-409 соответствует примерно 1500 об/мин — именно эта величина должна ограничивать минимальные обороты при спокойном движении.

Таким образом, можно сделать вывод по рекомендуемым оборотам для двигателя ЗМЗ-409 на Патриоте, а именно: от 2500 до 4000 об/мин, когда требуется максимальная отдача; от 1500 до 4000 об/мин в условиях повседневной спокойной эксплуатации, при этом про pedal акселератора в пол, когда достаточной тяги нет, естественно, забывает.

На период обкатки нового двигателя диапазон допустимых скоростей сдвига ЦПГ целесообразно сузить и принимать не более 5-10 м/с, что соответствует диапазону оборотов коленвала от 1800 до 3200 об/мин для ЗМЗ-409.

(Продолжение на стр. 3)

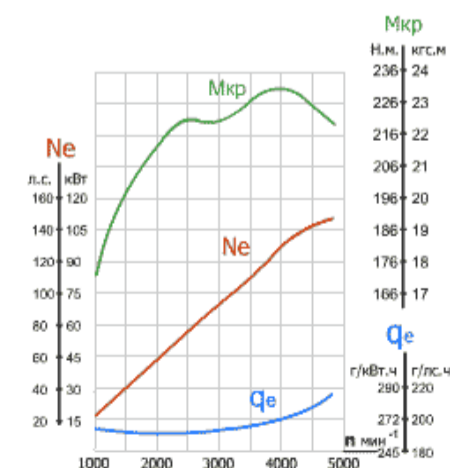


Рис.1 Внешняя скоростная характеристика двигателя ЗМЗ-409 (источник: www.uaz.ru)

## Заповеди Джипера

(Начало на стр. 2)

2. Из-за особенностей конструктивного исполнения трансмиссии, Патриот не слишком хорошо реагирует на быстрые («спортивные») переключения передач. Плавная работа газом и сцеплением при переключении передач (примерно, как при трогании с места) позволит избежать многих неприятных звуков и ударов в трансмиссии, сделает езду более комфортной как для водителя, так и для пассажиров.

3. На Патриоте используется трансмиссия part-time. В связи с этим, категорически нельзя с включенным полным приводом разворачиваться на твердых покрытиях! Это связано с тем, что в полноприводной трансмиссии part-time отсутствует межосевая дифференциал, передние колеса подключаются "жестко". Это приводит к тому, что при прохождении поворота с включенным полным приводом передние колеса едут по своей траектории, а задние буксуют, так как их путь короче. На твердом покрытии с хорошим сцеплением это, естественно, вызывает очень серьезную нагрузку на трансмиссию. Таким образом, чем сильнее выкручиваем руль при включенном полном приводе, тем больше получается нагрузка (так как отношение длин путей передней и задней оси увеличивается). В связи с этим, если вдруг возникает объективная (и только объективная!) необходимость в использовании полного привода на твердом покрытии (пониженную передачу для преодоления препятствия, например, без полного привода включить невозможно), то руль стараемся поворачивать на минимальные углы, педалью акселератора при повернутом руле работаем также предельно аккуратно, минимизируя пробуксовку колес.

При этом, полный привод обязательно необходимо периодически включать (раз в неделю, например) и проезжать не менее 500 метров (по бездорожью или по прямой на твердом покрытии). Для машин без колесных хабов (Патриот, начиная с 2008 г.) - это профилактика "закисания" раздаточной коробки: для долгой и счастливой жизни она должна работать регулярно во всех доступных режимах. А для машин с хабами (Патриот до 2007 г. включительно) - это еще и "разминка" для переднего кардана, который при езде только на заднем приводе "отдыхает", что может приводить к появлению люфтов и необходимости его преждевременной замены из-за редких включений от раза к разу (это, кстати, одна из главных причин, по которым УАЗ отказался от применения хабов на новых автомобилях).

4. На бездорожье бережем сцепление. Вовремя включаем пониженную передачу: не нужно заниматься экономией бензина в таких условиях, так как эта экономия крайне сомнительна и неизбежно приведет к расходам на преждевременный ремонт.

Соблюдение рассмотренных выше особенностей в повседневной эксплуатации позволит существенно сократить внеплановые визиты в сервис, а умение грамотно управлять тягой двигателя, кроме того, обеспечит возможность эффективного использования заложенного в нем потенциала с сохранением конструктивно заложенного ресурса.

## Уазоводы, кто они?

(Начало на стр. 1)

Охарактеризовать коммерсанта можно словами Гюго "Любовь - это служение другим". Типичным представителем этого типа является Карлсон из знаменитой детской сказки А. Линдгрэн. Коммерсанты - это теплые, приятные, дружелюбные и тактичные люди. Они обладают практичным складом ума, основательные, последовательные и организованные. Коммерсанты энергичные люди. Они добрые и щедрые люди и с радостью готовы отдать последнюю рубашку. И действительно нередко на соревнованиях можно увидеть картину, когда экипажи УАЗиков помогают другим участникам соревнований, даже порой в ущерб собственному результату, под девизом «соревнование соревнованием, а товарища выручай». Им доставляет удовольствие следовать традициям и блюсти безопасность, и они стремятся к стабильной жизни, богатой общением с друзьями и родными.

Сильная сторона коммерсантов - умение воздействовать на людей и в этом они могут много добиться. Они хорошо различают, в каком настроении находится собеседник, умеют поднять настроение себе и другим. Уазоводы-коммерсанты умеют вселить оптимизм и веру в успех своим близким. Они очень общительны и легко идут на контакт.

Уазоводы-администраторы живут в мире фактов и конкретных потребностей. Типичным администратором был герой знаменитых рассказов А. Конан Дойля Шерлок Холмс. Уазоводы-администраторы люди решительные, охотно берут на себя ответственность и практически всегда знают, как всё должно быть. Без колебаний они готовы занять руководящие позиции. Представители этого типа получают удовольствие от общения с людьми. Они могут быть активными и веселыми на неофициальных встречах, особенно в семье или обществе друзей. Так что, если на покатушках раздается смех и царит хорошее настроение, то можно не сомневаться, что среди этих веселых джиперов наверняка есть уазоводы-администраторы. У них искромётный, но слегка циничный юмор. Шутя, они словно демонстрируют свой интеллект, что, конечно, всегда находит отклик и восхищение у собравшихся. Также они уважают традиции и закон и обладают четким набором норм и убеждений. Они ценят компетентность и результативность,

поэтому им нравится видеть незамедлительные результаты своих усилий. Администраторы предельно откровенные и честные люди. Таким образом, внешне, они выглядят вполне сдержано, серьезно, и часто безэмоционально, вспомним типичного представителя администратора — советского разведчика из легендарной телеэпопеи Штирлица.

С первого взгляда может показаться, как же такие рациональные, расчетливые, прагматичные люди, как описано выше, с такой легкостью пускаются в различные авантюры, например соревнования по трофи-рейдам или дальние экспедиции? Ведь там подчас все решают минуты и часто нет времени взвесить все факты. Это достаточно просто объясняется. Серьезные, рассудительные, спокойные в обычной жизни, дома, на работе, они сильно подавляют свою бунтующую, свободную, страстную часть личности. Она находится в тени и о ней многие даже и не подозревают, пока не найдут подобное приключение, например джиперство. Таким образом, порой УАЗ становится ключом к пониманию собственного «я». Действительно, где еще можно получить столько адреналина, где еще может произойти выпуск столь мощного заряда энергии? На своих УАЗах они бесстрашно рвутся в бой, покоряя, казалось бы, непроходимое бездорожье. Мы часто не можем узнать своих родных, когда впервые видим как они меняются. Они становятся свободными, сильными, мощными и прекрасными!

В наше время автомобиль перестал быть просто средством передвижения, выбирая ту или иную марку, мы часто ищем что-то большее, чем просто комфорт и безопасность. В понимании этого, надо признать, преуспели многие автопроизводители, продавая нам эмоции и состояния, которые мы можем якобы получить с покупкой автомобиля. Это и свобода, и мужественность и приключения или, наоборот, безмятежность. Однако все это в нас уже есть, просто не всегда получается добраться до скрытых ресурсов. Таким образом, уазоводы нашли для себя способ поиска скрытых от всех и от себя порой тех свойств личности, которые необходимы, чтобы покорять бездорожье, большие расстояния: это и мужество, выносливость, сила, твердость характера. Если вы знакомы с человеком, который является владельцем УАЗа, всегда помните, что за внешним спокойствием, рассудительностью и осторожностью, всегда скрывается другая часть его личности, такая же мощная, сильная и большая, как его автомобиль.

**Вы не любите УАЗ? — Вы просто отрицаете его в себе!**

## ЛАБОРАТОРИЯ УАЗИМУТА

# НОВАЯ СЕРИЯ «ТУРИЗМ»

Компания «Оранжевый ДЖИП» разработала новую модель переднего бампера серии «Туризм» для УАЗ Патриот.

Так же как и уже зарекомендовавшие себя бамперы серии «Трофи», бамперы новой серии «Туризм» легко выдерживают подьёмы домкратом и рассчитаны на активное использование лебёдки. Основное отличие заключается в том, что конструкция серии «Туризм» проще, легче и не включает в себя некоторые специфические элементы, которые используются на автомобилях, эксплуатация которых осуществляется в основном в условиях полного бездорожья.

Масса нового бампера OJ 002.16 в 1,5 раза ниже, чем у выпускаемой ныне модели OJ 002.06, одно положение установки под нелифтованный кузов, вырезы под штатные противотуманные фары, буксирные проушины, два типа мест под клюв реечного домкрата, предусмотрены места для установки дополнительных фар. Ввиду отсутствия кенгурина бампер привлекает меньше внимания сотрудников ГИБДД (впрочем, все бамперы Оранжевого ДЖИПа сертифицированы).

«Оранжевый ДЖИП» понимает потребности различных категорий заказчиков и стремится предложить не универсальную модель, являющуюся результатом компромисса, а специализированный продукт. Серия «Туризм» это выбор тех, кто планирует периодически пользоваться лебёдкой и хай-джеком, и не видит смысла переплачивать за функционал, который не будет востребован на все 100.



Бампер новой серии OJ 002.16

Бампер новой серии (OJ 002.16) на УАЗ Патриот поступит в продажу в феврале 2010. Ожидается, что его цена будет на 20-30% ниже, чем на модель серии «Трофи» OJ 002.06, которые по-прежнему остаются в продаже, что на сегодняшний день является одним из самых выгодных предложений на рынке.

# 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.

Реклама

ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА

# НА УАЗАХ ОТ БАЛТИКИ ДО ТИХОГО ОКЕАНА

## Интервью с депутатом Государственной Думы Робертом Шлегелем

**Экспедиция «Великий путь российской цивилизации», организованная партией «Единая Россия», во главе с депутатом Государственной Думы Робертом Шлегелем успешно завершила 17 ноября 2009 г. в городе Владивосток. Преодолев за 33 дня на УАЗах почти 12 тысяч километров, путешественники проделали путь по всей России от Балтики до Тихого Океана и посетили десятки российских городов. Руководитель экспедиции, Роберт Шлегель, любезно согласился рассказать нашему журналу об этом путешествии.**

**УАЗИМУТ:** Расскажите, Роберт, как к вам пришла идея проведения этой автоэкспедиции? Какие цели и задачи вы перед собой поставили?

**РОБЕРТ ШЛЕГЕЛЬ:** Начнем с того, что в экспедицию я поехал, как ее руководитель, но ее инициаторами были руководители партии «Единая Россия». Это те люди, которые ее придумали и готовили, а я уже был больше в роли исполнителя — в роли человека, который наилучшим образом подходил в силу своего возраста и состояния здоровья для того, чтобы преодолеть этот путь.

Нужно сказать, что это мероприятие было проведено не только в рамках акции поддержки отечественного автопрома и, в частности, Ульяновского Автозавода, не только в преддверии открытия первого производства компании SOLLERS во Владивостоке (компания SOLLERS построила автомобильный завод в г. Владивосток, на котором будут собираться корейские внедорожники SsangYong, японские грузовики ISUZU и итальянские коммерческие автомобили FIAT Ducato, примечание редакции), но это еще был и партийный проект. Экспедиция продолжалась один месяц. И за этот месяц — две недели мы провели непосредственно в пути, а в остальное время у нас были различные встречи и мероприятия. И всего таких мероприятий мы насчитали сто одно! В основном это были встречи с молодыми людьми, с членами нашей партии, это были пресс-конференции, встречи со студентами и посещение различных памятников истории и культуры. Одним из идеологов этой экспедиции стал Сергей Александрович Попов. Он является руководителем проекта «Историческая память», который курирует партия «Единая Россия». И в рамках этого проекта мы также побывали во многих исторических местах.

Если говорить о целях экспедиции, то их было две: одна гуманитарная, другая практическая. Практическая — это поддержка отечественного автопрома. Мы хотели показать, что отечественные автомобили — это хорошие машины. Показать их тем людям, которые ездят на «праворуких» автомобилях на Дальнем Востоке и в Приморье. И, соответственно, задача номер два — это гуманитарная. Она, если формулировать кратко, сводится к тому, что этот пробег символизирует собою единство нашей страны от Балтики до Тихого Океана. Автопробег проходил под девизом «Единство. Патриотизм. Духовность». Это базовые ценности российской цивилизации, о них мы говорили на встречах и круглых столах, проводимых в рамках экспедиции. Это вкратце о целях.



**У:** Вы провели 101 мероприятие, проехали не один десяток российских городов. А как вас встречали люди на местах? Особенно за Уралом?

**Ш:** Да нормально нас встречали. Мы очень много придумываем себе, что каждый второй готов протестовать из-за праворуких автомобилей. Во-первых, там этого добра (автомобили с правым рулем) навалом. Во-вторых, когда говорят, что там из-за пошлин на эти автомобили поднялись цены — это неправда. Они наоборот упали, потому что спрос упал в кризис. В-третьих, в этом бизнесе занято действительно какое-то количество людей, но если там создать производство, то же количество людей будет занято в том же самом бизнесе, в обслуживании и всем остальном. Ситуация нагнетается в какой-то мере искусственно. Производители, естественно, борются за свой рынок, я имею в виду японцев. И забавно было, когда какой-то человек в живом журнале постоянно писал нелицеприятные вещи об автопробеге, и я нехитрым образом узнал его IP-адрес. Выяснилось, что он писал из Японии. Понятно, что если он даже и не живет в Японии, то, скорее всего, он житель Дальнего Востока, который так или иначе связан с бизнесом перевозки японских автомобилей. А что касается простых граждан, то когда начинаешь с ними разговаривать, то становится ясно, что люди не понимают, в чем собственно вопрос. Они говорят, что «наши» японки хорошие, надежные машины. Никто и не спорит, все отлично, есть только две проблемы и первая — это безопасность. Например, обгон на автомашине с правым рулем. Я это видел неоднократно. Со-

свое, да еще конкурентоспособное в нынешней ситуации, когда автомобильные производители других стран ушли далеко вперед — это задача не из легких. На мой взгляд, что касается «Патриотов» Ульяновского Автозавода, то они с этой задачей справляются. Машина себя показала очень хорошо. Я, честно говоря, побивался отправляться на ней в путешествие. Есть очень много стереотипов относительно нашего автопрома. Поездка меня научила, что все регионы разные и проблемы разные и везде нужен адресный подход. То же самое касается автопрома. У нас слабые автопроизводители, но не все.

Вторая проблема состоит в том, что праворуким машинам на Дальнем Востоке нет на сегодняшний день альтернативы. Сегодня УАЗ — это фактически единственный автомобиль, который является конкурентоспособным и собирается практически полностью у нас, во многом из комплектующих, которые делаются в России. А самое главное, что это наше производство, которое дает работу для наших инженеров, для наших испытателей, разработчиков и т.д. Это очень важный, на мой взгляд, аспект. Собирать машины, когда приходят запчасти — это не такая сложная задача, а вот создавать что-то

свое, да еще конкурентоспособное в нынешней ситуации, когда автомобильные производители других стран ушли далеко вперед — это задача не из легких. На мой взгляд, что касается «Патриотов» Ульяновского Автозавода, то они с этой задачей справляются. Машина себя показала очень хорошо. Я, честно говоря, побивался отправляться на ней в путешествие. Есть очень много стереотипов относительно нашего автопрома. Поездка меня научила, что все регионы разные и проблемы разные и везде нужен адресный подход. То же самое касается автопрома. У нас слабые автопроизводители, но не все.

**У:** А вообще — это был ваш первый опыт общения с УАЗом?

**Ш:** Это был, конечно, не первый опыт. До этого я ездил по лесам на УАЗах, но ездил на старых УАЗах. За руль нового УАЗа впервые сел за пару дней до старта экспедиции. И я хочу сказать, что это очень хорошая машина. Совершенно очевидно, что в ней есть несколько недостатков, исправление которых могло бы, на мой



взгляд, сделать автомобиль дорожее, но, тем не менее, лишним это бы не было. Это, например, подушка безопасности. Говорить об автомате, конечно, не приходится, но вообще это тоже было бы здорово.

**У:** Вы ехали на бензиновой версии автомобиля?

**Ш:** Да, мы ехали на машине с бензиновым двигателем. И ехали очень хорошо. Расход был небольшой. В среднем 12,7 литра на сотню. Когда мы говорили, что у нас такой небольшой расход, люди меняли свое мнение о машине. Очень многие находятся в плену стереотипов, вспоминая старый УАЗ. Когда человек сам садится за руль, поедет, посмотрит, покрутится, ему становится понятно, что это уже совсем другая машина.

**У:** Давайте вернемся к экспедиции. Как проходила подготовка?

**Ш:** Что касается технического персонала, то его подбирала компания SOLLERS. Это были водители-испытатели, одни из лучших специалистов в своем деле в SOLLERS и на Ульяновском автозаводе. И что касается остального состава, то он подбирался в зависимости от того, что и каким образом могло понадобиться в дороге. Например, мы понимали, что нам нужен человек, который будет отвечать за дорожную безопасность; для этого с нами ехал подполковник Госавтоинспекции. Мы предполагали, что могут возникнуть чрезвычайные ситуации, и на этот случай с нами ехал полковник МЧС. Мы понимали, что нужно отслеживать наше передвижение и мы испытывали систему ГЛОНАСС.

**У:** Расскажите об этом подробнее. Все джиперы, как известно, пользуются системами спутниковой навигации. Это очень интересно и актуально.

**Ш:** Я могу сказать так, что на всей территории Российской Федерации система ГЛОНАСС показала себя абсолютно рабочей. Есть несколько фактов о спутниковой системе навигации, о которых не многие знают. Во-первых, наша система (ГЛОНАСС) появилась раньше, чем GPS. До развала Советского Союза на орбите находилось 24 спутника, которые покрывали весь земной шар. Впоследствии какое-то количество спутников вышло из строя. И сегодня — это 19 спутников (с момента интервью общее количество спутников в орбитальной группировке увеличилось до 22, примечание редакции). У ГЛОНАССа на территории России нет белых пятен и на территории СНГ тоже. Точность ее аналогична GPS. Некоторые автолюбители говорят, что ГЛОНАСС не точен, то это не совсем так. Это не ГЛОНАСС неточен, а приёмник. Будущее в совместном использовании, которое будет давать возможность максимально точно позиционировать себя и узнавать о своем перемещении. На маршруте за нами можно было следить в режиме реального времени через Интернет. На машинах были установлены специальные датчики. Это тоже российские технологии. Их производит компания «Русские Навигационные Технологии». Они позволяли следить за тем, как мы передвигаемся. Более того, если бы мы



**«Сегодня УАЗ — это фактически единственный автомобиль, который является конкурентоспособным и собирается практически полностью у нас»**

усложнили задачу, то можно было бы узнать, сколько бензина в баке, насколько исправны те или иные системы наших автомобилей. Можно также узнать, насколько опасно я езжу, то есть насколько быстро ускоряюсь, нажимаю педали и так далее. Это очень интересная система, которая, на мой взгляд, заслуживает отдельного разговора.

Мы знали, что нам может понадобиться спутниковая связь, потому что не везде в пути есть связь сотовая. И с нами ехал представитель компании «СТЭК.КОМ». Мы же ехали на трех УАЗах и одном Фиате. Это был Фиат Дукато, который тоже собирается в России — в Елабуге, и на нем была установлена спутниковая тарелка, которую можно было развернуть в течение пяти минут и

обыкновенные УАЗы. Никакой специальной подготовки. В этом был весь смысл.

**У:** Что оставило наиболее яркие впечатления от поездки?

**Ш:** На меня произвела неизгладимое впечатление дорога из Читы в Благовещенск. Это тот самый участок, о котором все говорили, что там нет дороги. Дорога там есть, и она произвела на меня впечатление в хорошем смысле. Сегодня там осталось совсем немного гравийки, а в основном — это участки по сто-двести километров, построенные в прошлом году, которые представляют собой одни из самых лучших дорог. И я думаю, что в следующем году, когда строители закончат работу, это будет лучшая

## «С точки зрения туризма у нас потрясающая страна»

в любой точке получить широкополосный доступ в интернет и связь посредством IP-телефонии. И эта штука работает в любой точке земного шара. Она настраивается на группировку спутников и все готово, хочешь — звони, хочешь — пиши.

В составе экспедиции были представители фракции «Единой России» в Госдуме — это я сам и двое сотрудников аппарата фракции.

Был с нами и представитель Приморского края, который ехал специально для того, чтобы посмотреть и оценить машину. Как человек, который сам ездит на праворульном автомобиле, он был нашим главным козырем в общении с жителями Хабаровского края и Приморья. Он говорит, что пока у него нет возможности купить «Патриот», но когда появится, то я он обязательно это сделает. Я считаю, что есть смысл покупать «Патриот», в том числе, и для езды по городу. Хотя бы из соображений поддержки отечественного автопроизводителя. Но для мест, где дорога похуже, а таких мест в России много, эта машина просто незаменима. Кстати, она нам так и не дала повода воспользоваться услугами автосервиса, потому что у нас не было ни одной поломки за время пути.

**У:** Вы хотите сказать, что за 12 тыс. км такого пути ни у одной из трех машин не случилось поломок?

**Ш:** Однажды мы прокололи колесо. Больше у нас никаких сложностей не было.

**У:** А как вообще были подготовлены ваши автомобили?

**Ш:** Я думаю, что мы никогда об этом до конца не узнаем, но, по заверениям людей, которые эти машины нам предоставляли — это были самые

трасса, которая у нас есть в стране вообще. И это, конечно, удивительный факт.

В отрицательном смысле мне запомнилась дорога от Красноярска до границы с Иркутской областью. Я считаю, что такой регион, как Красноярский край, в сотрудничестве с Федеральным Агентством по Дорожному Строительству, мог найти средства, чтобы там была нормальная дорога. Это странно, что крупнейший, богатейший регион не может построить нормальную дорогу. В Еврейской автономной области была очень плохая дорога. Также как и в Тверской области, но для Тверской области — это вообще болезнь. Если хочешь найти плохие дороги, то надо напрямую туда.

Что касается других впечатлений, то, конечно, эти впечатления касаются природы и просторов. У нас колоссальные территории. У нас прекрасные города. Они очень красивые. Наши большие города удобны для жизни. Причем, чем дальше от Москвы (что удивительно), тем лучше. Больше всего впечатлили сибирские города — Омск, Томск, Красноярск, Иркутск, Хабаровск. Хабаровск — это вообще жемчужина России, это потрясающий, великолепный город. Тобольск — прекрасный город, Благовещенск тоже очень приятный. Там много архитектурных памятников. В этих городах можно и нужно жить.

При этом сильное впечатление производит и тот контраст, который составляют эти прекрасные города с тем, что видишь, выезжая за их пределы. К сожалению, во многих регионах нашей страны, кроме, пожалуй, Юга России и национальных республик, в деревнях не живут — в деревнях доживают. Иногда кажется, что там только что закончилась война: разрушенные ко-



АНАТОЛИЙ БУРМИСТРОВ

ровники, оставленные военные части. Это следствие того, что все уезжают в города. Я думаю, что со временем произойдет обратный процесс, потому что без заселения этих земель, без их использования мы их потеряем.

Еще одно впечатление — это дороги. Дороги строятся. Мы не всегда ехали по федеральной

**У:** По сути дела УАЗ — это один из последних отечественных легковых автомобилей.

**Ш:** Да. Мы, кстати, были на ГАЗе. Это колоссальная проблема. Они сделали Siber — это конкурентоспособная машина.

**У:** Но это же не совсем отечественная машина, а адаптация.

## «...я считаю необходимым уходить от от-верточной сборки и развивать собственные разработки и производство.»

трассе и в общей сложности насчитали 600 км бездорожья на 11,5 тысяч. Это немного. Если бы мы ехали только по федеральной трассе, эта цифра была бы меньше. Мы ехали не по маршруту Москва — Владивосток: мы выехали из Санкт-Петербурга, заехали в Кострому, из Костромы в Нижний Новгород, из Нижнего Новгорода мы поехали в Казань, из Казани в Пермь, из Перми в Екатеринбург. Таким образом, вы видите, что часть пути мы двигались не по федеральной трассе.

Ну, конечно, есть впечатления «культурного» характера. Это впечатления человека, который смог увидеть «путь» развития российской цивилизации с Запада на Восток. Петербург — это ее «высшая» точка. Хотя центром современной России является Москва, но Питер — это во многом расцвет нашей цивилизации, если мы говорим о дореволюционной России. Очень интересно было «следовать по пути» нашей истории. Например, мы побывали в Костроме, где призвали на царство Михаила Романова — и вот уже через несколько дней мы в Екатеринбурге, где расстреляли царскую семью. Это непередаваемое ощущение. Мы практически повторили путь декабристов. Во многом повторили и путь казаков во главе с Ермаком. И путь Беринга в какой-то степени.

Также я бы хотел отметить, что у нашей страны есть колоссальные перспективы развития. Со всем рядом фантастических размеров Китай, отличное соседство с Японией. Нам, конечно, нужно все это активно использовать.

**У:** Вот SOLLERS уже развивает отношения с Кореей...

**Ш:** Я знаю, что SOLLERS развивает эти отношения. На мой взгляд, намного перспективнее собирать свои машины. Понятно, что они в нынешней ситуации будут пользоваться меньшим спросом. Но я считаю необходимым уходить от отверточной сборки и развивать собственные разработки и производство.

**Ш:** Да, это адаптация, но она дает возможность получать работу нашим конструкторам, рабочим и т. д. Проблема в том, что рынок, который и управляет этой ситуацией, прежде всего, ориентирован на производство дешевых Газелей и Соболей. Даже, если они и хотят что-то создать, то не могут, так как это не востребовано. Разработка происходит только в рамках каких-то проектов. И не факт, что разработанные технологии будут когда-то воплощены. А когда на рынке спрос уменьшается, то на заводах и об этом думать не могут. Там думают, как людей сохранить. Я был в музее ГАЗа и видел «Волгу», выпускавшуюся в 1988 году, прототипом которой была Чайка. Для конца 1980-х годов эта машина была суперсовременной — у нее были и гидроусилители, и подушки безопасности и многое другое.

**У:** Вы планируете еще подобные путешествия в будущем?

**Ш:** Да, я бы совершил еще что-то подобное, уже самостоятельно, но я бы хотел проехать севернее и летом при наличии большего количества времени. Каждый город и каждый населенный пункт, в который ты прибываешь, требует времени, чтобы все посмотреть. С точки зрения туризма, у нас потрясающая страна. Просто у нас этим никто, по сути, не занимается. У нас летают отличные самолеты, у нас ходят хорошие поезда, у нас хорошие дороги, и сегодня я могу с полной уверенностью это констатировать. Если бы по нашему пути ехал не УАЗ, а ВАЗ или любая другая машина, то она тоже проехала бы этот путь, как делать нечего. Потому что дороги везде нормальные.

**У:** Большое спасибо за интервью. Если будете организовывать еще такие интересные путешествия, зовите, мы с удовольствием расскажем о них и поучаствуем.

**Ш:** Будут УАЗовские мероприятия — приглашайте, мне понравилась эта машина. Я считаю, что УАЗ — это круто!



АНАТОЛИЙ БУРМИСТРОВ

КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

# ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

## Кирилл Федоров на своем УАЗе совершил осенью прошлого года путешествие в составе автокаравана Клуба УАЗ Патриот по маршруту «Великого Шелкового Пути»

Вот наконец и наступил долгожданный час. **26 октября 2009г.** 6:00 утра. Трасса М4 «ДОН». Старт. Москва нас провожала самой что ни на есть осенней погодой: +10 С°, ветер, дождь. Забегая вперед, скажу, что эту ненастную погоду мы тащили за собой вплоть до солнечного Баку, но в душе было очень тепло от мысли, что менее чем через неделю мы снова попадем в солнеч-

**28.09.09. Элиста- Махачкала.** Немного задержавшись по техническим причинам с отъездом, мы двинулись дальше на юг в солнечный Дагестан. Только, как я уже писал выше, дожди мы тащили за собой уже 2-ю тысячу километров. Чем ближе мы подъезжали к границам республик, тем больше возникало какое-то беспокойство, ведь перед отъездом было много

мер, мы по приглашению местных коллег на автобусе поехали в г. Каспийск, где посетили ресторан на скалистом берегу Каспия.

**29.09.09. Махачкала – Дербент – Баку.** Подъём, завтрак, и старт. Впереди был самый южный и самый старый город России - Дербент. В этом городе мы посетили древнюю крепость



КИРИЛЛ ФЕДОРОВ

как после такой встречи, после увиденных красот гор, старинных крепостей, забыть Дагестан невозможно. Практически ночью, пройдя границу с Азербайджаном, мы поехали в сторону Баку, по пути дважды общались с представителями дорожной полиции: один раз – по поводу тонировки стекол (отделались бесплатно), а вот за превышение скорости на 31км/ч - пришлось заплатить штраф 2300 руб.!!! Приехали в Баку поздно ночью, отыскивали гостиницу, отбой.

**30.09.09. Баку – Астара.** На утро этого дня нами была запланирована экскурсия по Баку. Мы побывали в древнем зороастрийском храме, расположенном неподалеку от Баку. В самом Баку осмотрели старый город, поднялись на «Девичью башню». Мы все были очарованы красотой этого города. Современная архитектура здесь очень гармонирует со старым центром. После знакомства с городом мы поехали в сторону Ленкерана, где предполагалось заночевать. По пути мы посетили грязевые вулканы. Из-за опасения, что утром на Азербайджано-Иранской границе может быть очередь, мы решили в этот день ехать до самой границы, там и заночевать. Около полуночи мы прибыли в г. Астара, разместившись в гостинице, мы принялись уничтожать естественным путем всё спиртное что у нас было, т.к. в Иране сухой закон.

**01.10.09 — 07.10.09 Иран.** В 9 часов утра мы пытались сквозь множество фур пробиться к границе, но сделать это смогли благодаря Артемию, нашедшему проезд к границе через дворы, огороды и т. д. Нас выпустили быстро



Крепость Дербента



Иран

ное лето! Из столицы стартовало три экипажа из пяти. Рязанский экипаж Андрея и Натальи присоединился к нашей колонне, когда мы отъехали 200км от Москвы. В конечном пункте первого дня нашего путешествия, Городе-Герое Волгограде, нас дожидался экипаж из Челябинска, который начал путешествие днем ранее. В Волгоград прибыли в 9 вечера и едва успев поселиться в гостинице, поехали на Мамаев Курган. Все были просто потрясены огромными размерами памятника Родина-Мать.

**27.09.09. Волгоград – Элиста.** Теперь вся команда в сборе, к нам присоединилась Челябинская команда в составе Евгения и Оксаны Шаталовых и Юрия Генжака на автомобиле УАЗ-Пикап. До столицы Калмыкии - города Элисты нам надо было пройти чуть более 300 километров. Очень поразила резкая смена пейзажей. На смену привычным глазу российским полям и лесам пришли бескрайние степи Калмыкии. Нам сообщили, что за 30 километров до Элисты нас встречает команда федерации автотоспорта Республики Калмыкии и группа журналистов. После теплой встречи в их сопровождении мы проследовали в Элисту. Там мы поселились в гостинице и поехали с нашими гидами на экскурсию по городу. Мы посетили очень красивый буддийский храм – Центральный Хурул, Пагоду семи дней и побывали в шахматном городе. Мы уговорили наших гидов поехать за 15 километров от города в степь на конеферму. Затем предприняли поездку по бескрайним степям. Любовались огромными табунами лошадей, закатом над степью и вернулись в гостиницу.

разговоров о том, что Дагестан будет самым трудным участком. Но наше беспокойство было в миг рассеяно теплотой встречи, которую нам организовало Агентство по туризму республики Дагестан. Встретили нас в лучших традициях - в национальных костюмах, с караваем, с коньяком и шампанским (как хорошо, что в этот

- Цитадель Нарын-Кала (VII век до н.э. - VI век н.э.). Эта крепость внесена в список мирового наследия ЮНЕСКО. После увлекательной экскурсии и просмотра не менее увлекательного представления танцевального ансамбля «Лезгинка», мы приняли участие в «круглом столе» с администрацией города и руководителями



Вид на Дербент



Иран

день я ехал на пассажирском сиденье). По пути заехали в Кизляр, где в одном из кафе местный комитет по делам молодежи организовал встречу для участников автопробега. Почти в 9 вечера мы прибыли в Махачкалу, нас разместили в отличной гостинице УД Президента Республики. Оставив машины на стоянке и вещи в но-

агентства по туризму республики. Когда закончилось общение, нас пригласили на обед в ресторан. Отобедав, мы выдвинулись в сторону границы, по пути распрощались с нашими сопровождающими. Ехали дальше с чувством, что мы сюда ещё обязательно вернемся, так

и практически без очереди (т.к. всю очередь объехали «огородами»). На иранской границе впервые ощутили языковой барьер, поэтому для оформления автомобилей пришлось прибегнуть к помощи «хелперов» которые за 190\$ в течении трех часов оформили все необходимые документы. Едва мы отъехали от границы, как с нами произошла первая внештатная ситуация: на одной из машин забились сетка бензонасоса и мы, остановившись на дороге в 5метрах от границы, принялись устранять неисправность. Буквально через 5 минут подъехала полиция, а ещё через минуту военный патруль. Но мы с помощью жестов и ломаного английского установили контакт с представителями иранской власти. Через 5 минут общения, угостив иранских солдат «Юбилейным» печеньем и сигаретами «Ява Золотая», мы уже вместе фотографировались. После устранения неисправности мы на всех парах поехали в Тебриз. Нас всех буквально поразило качество иранских дорог и местного бензина по цене 15руб/л. Благодаря грамотной навигации Евгения Шаталова мы без труда нашли нужную дорогу, хотя все указатели на дороге были на местном языке (фарси). Но, когда



Элиста



Баку, старый город

мы попали в Тебриз, наша навигация оказалась бессильна, и мы прибегнули к помощи местных ребят, которые провели нас до самого отеля. Вообще первое впечатление об Иране и иранцах – положительное. Очень гостеприимная страна и приветливые люди. На одной из АЗС к нам подошел иранец, спросил, откуда мы, и, узнав, что мы из России очень обрадовался, затем предложил угостить нас яблоками, мы согласились, так он нам насыпал не меньше 5кг.!!! Во время всего путешествия, все водители обгоняющих нас машины в знак приветствия сигналили и махали руками. Наши машины очень выделялись из общего потока местных автомобилей, т.к. в Иране автомобильный парк не такой разнообразный как у нас. Из российского автопрома нам встретились только несколько новых КАМАЗов и несколько сильно побитых жизнью мотоциклов ИЖ-Планета 5. В Иране в основном ездят на автомобилях Пежо 405, и ещё какой-то машине похожей на наш 40-ой москвич. Но основная масса людей перемещается на мотоциклах. В городах все улицы заполнены огромным числом мотоциклистов, на мотоциклах там ездят все – от подростков до стариков; ездят по 2,3, а иногда и по 4 человека на одном мотоцикле. Также не редкость когда на переднем сидении автомобиля ездят по 2 пассажира. Движение в городах просто сумасшедшее: однородная масса из автомобилей, мотоциклов и пешеходов беспорядочно движется, и мы с трудом смогли привыкнуть к хаосу на дорогах. Но нас больше всего поразило, что за всё время пребывания в Иране мы не увидели ни одного ДТП. АЗС – все государственные, а бензин очень высокого качества. Нам бензин обходился по цене 4000 реалов (примерно 15 рублей), для местных жителей он стоил 1000 реалов. На территории страны много автобанов, проезд по которым стоит символически от 500 до 5000 реалов.

За 7 дней пребывания в Иране мы посетили много мечетей, в одной из мечетей в международном отделе ислама общались с духовными наставниками. Прошлись по множеству базаров и ремесленных лавок. И везде, куда бы мы не приходили, к нам относились очень приветливо и доброжелательно. Из всех Иранских городов, где мы побывали, больше всего запомнился старинный город Йезд с древними глиняными постройками, лабиринтами улиц и бесконечными восточными базарами.



Туркмения



Казахстан



Иран

+ сбор с машины 110 дол. + проезд по понтонному мосту 25 дол. В общем полтора дня пребывания в Туркмении нам обошлись недешево. Мы проездом осмотрели столицу республики Ашхабад, город очень современный и очень красивый, его ещё называют «белый город», потому что все здания облицованы белым мрамором (кстати, привезенном из Италии). Стоит

был крупным центром «Великого Шёлкового Пути».

**09.10.09 – 13.10.09 Узбекистан.** По насыщенности событиями в этой поездке Узбекистан прочно занимает 1-ое место. За 5 дней в Узбекистане мы посетили древнейшие города Бухару и Самарканд, посетили могилу Амира-Темура (Тамерлан), ночевали в Юртовом Лагере, катались на верблюдах, побывали на узбекской свадьбе в числе «немногочисленных» 500 гостей, в горах видели петроглифы, в Бухаре парились в бане 16 века. В Узбекистане с нами случилась вторая за всю экспедицию поломка. Когда мы отдыхали на озере Айдаркуль, я неудачно заехал на УАЗе в это озеро и пробил радиатор, отломившейся лопастью вентилятора. Но мы за пару часов сняли радиатор, залатали пробину, поставили его на место и продолжили путешествие. Узбекистан – очень интересная и очень дешевая для туризма страна. На улицах старинных городов иностранные туристы встречаются очень часто. Для справки: ужин в ресторане обходился не более 20дол. на человека, такси по городу 1-2 дол. В Узбекистане мы чувствовали себя миллионерами, за одну сто долларовую купюру нам давали 190 000 сум, причем самая крупная купюра 1000 сум. т. е. нам давали 2-3 пачки местных денег.

**14.10.09 – 16.10.09 Казахстан.** В Казахстане мы остановились на ночевку в городе Туркестан, переночевав, утром мы посетили находящейся в этом городе мавзолей Ходжи Ахмеда Яссауи. Единственное, что омрачало наше пребывание в Казахстане – это повышенный ин-

города мест свободных не было, т.к. из неё сделали общежитие для рабочих. Нас пустил к себе переночевать местный житель, предоставив для нашей экспедиции одну из комнат, у которой вместо пола под ковром была голая земля. Чтобы не замерзнуть нам дали три десятка одеял. Но это было лучше, чем ночевать в машинах. Утром, проснувшись, пошли на берег бывшего моря, о том что здесь было море напоминают рыболовецкие баржи, стоящие на берегу как памятники и портовые краны. Уезжая из Аральска, мы столкнулись с неожиданной проблемой – в городе не было бензина (я имею в виду не 92 «Алтимейд» или «Лукойл Экто»), не было А76! Его ночью не завезли в город, а до ближайшей АЗС 600км.!!! А бензина в баках у нас оставалось на 2 заправки зажигалки «Zippo». Но, купив остатки бензина на одной АЗС, мы поехали на госзаправку, где заправляют только по талонам, и втридорога смогли купить бензин. А впереди нас ждала самая знаменитая в Казахстане «дорога смерти». Мы много слышали об этой дороге, за 9 часов мы её проехали: 200км мы ехали просто по степи параллельно дороге по разбитому КАМАЗами солончаку, поднимая такую пыль, что в зеркала заднего вида не было видно ничего. От постоянной тряски и прыжков на ухабах в багажнике все вещи превратились в однородную массу, у нас даже погнулись металлические канистры!

**16.10.09 – 17.10.09. Актюбинск – Самара – Москва.** Дорога домой. Границу перешли быстро и легко, в отличие от челябинского эки-



Путь из Ирана домой



Бухара



Самарканд

**07.10.09 – 08.10.09 Туркменистан.** Иранскую границу прошли довольно быстро, местные пограничники сказали, что мы первые русские на этом переходе за последние 8 лет. Но границу с Туркменией проходили не менее 3 часов. Вообще Туркмения очень дорогая для туристов (особенно для русских) страна. Виза 160 дол.

отметить, что в Туркмении для населения вода, электричество и газ совершенно бесплатны, а бензин стоит на наши деньги 4-5 рублей. Но, несмотря на это, качество жизни в стране невысокое. Главной целью в Туркмении для нас был древний город Мары, где мы осмотрели остатки древних крепостей, мечетей, узнали, что Мары

терес к нам со стороны местного ГАИ: нас не пропустил мимо ни один казахский гаишник. В Кызыл-Орде мы расстались с челябинским экипажем, который двинулся на север через Жезказган, далее на Троицк и на Челябинск, а мы же поехали в Аральск. В город мы приехали поздно вечером, в единственной гостинице

пажа, которых на троичком посту наши пограничники трясли основательно. Поздно вечером мы прибыли в Самару, нас встретил, накормил и разместил у себя наш одноклубник Алексей. Рано утром выдвинулись в Москву, куда благополучно прибыли в 11-м часу вечера.

## 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

# РЕЙД ПАМЯТИ

**19–20 декабря состоялся 10-й юбилейный трофи-рейд джип-клуба «Лебедушка» «Танковый прорыв 2009», посвященный освобождению города Калинин (ныне Тверь) от немецко-фашистских захватчиков.**

Все дальше уходят от нас дни Великой Отечественной Войны. Все меньше среди нас ветеранов и живых свидетелей тех дней. Все громче раздаются голоса тех, кто хотел бы пересмотреть итоги Второй Мировой Войны и навсегда забыть о подвиге нашего народа на полях сражений. Но несмотря ни на что память о тех днях жива. И трофи-рейд «Танковый Прорыв 2009», организованный джип-клубом «Лебедушка» и посвященный боям за освобождение города Калинин от немецко-фашистских захватчиков, еще одно яркое подтверждение этому.

Идея «Прорыва» пришла организаторам еще в 2000 году, когда они решили пройти на своих внедорожниках по пути смелого рейда 21-ой танковой бригады по тылам врага. В тяжелые октябрьские дни 1941 года ожесточенные бои развернулись на калининском направлении. 21-я танковая бригада под командованием полковника Б. М. Скворцова нанесла удар по засевшим в Калинин гитлеровцам с юга. Несколько танков бригады ворвались в город, причинив немалый урон врагу. Самоотверженные действия советских танкистов на калининском направле-

нии сорвали планы противника, не дав ему развить наступление на г. Торжок.

В прошедшем году трофи-рейд джип-клуба «Лебедушка» был юбилейным. Уже в десятый раз при поддержке областной администрации, а также администраций Зубцовского района и городов Твери и Ржева, джип-клуб собрал под своими знаменами энтузиастов внедорожного движения. В отличие от традиционных соревнований по трофи-рейдам в «Танковом Прорыве» нет состязательной направленности. Основной

смысл рейда состоит в том, чтобы посетить трудно доступные места боев и мемориалы советским воинам, пройти дорогами минувшей войны и отдать дань памяти солдатам, павшим в боях за освобождение нашей Родины.

Исходной точкой рейда, в котором приняли участие больше 120 экипажей стал Обелиск Победы в городе Ржеве, где участники собрались на традиционный митинг. На нем выступили ветераны Великой Отечественной Войны, представитель администрации города Ржева, а также президент джип-клуба «Лебедушка». Участники почтили память погибших солдат минутой молчания, возложили цветы и колонной выдвинулись на место сбора. Там им выдали карты, координаты точек и места ночевки. Экипажи разбились на команды и начали движение по маршрутам. В этом году организаторы рейда предложили три разных по степени сложности маршрута. Большинство экипажей выбрало трассу среднего уровня. Завершив маршруты первого дня участники прибыли в базовый лагерь в деревне Щеколдино, где в воскресенье утром собрались на митинг у братского захоронения и затем продолжили рейд по выбранным маршрутам.

Как и в прошлые года в рамках «Прорыва» прошла акция помощи детским домам Тверской области. Джиперы собрали игрушки, вещи и средства, которые будут переданы детям.

АК

## НАШИ НА ДАКАРЕ

По сложившейся традиции в начале года прошла знаменитая ежегодная гонка «Дакар 2010». Около 400 экипажей, в том числе и из России, вышли на старт легендарного ралли-рейда протяженностью около 9 тысяч километров по территории Аргентины и Чили.

Евгений Павлов, президент тверского джип-клуба «Лебедушка», принял участие в знаменитом «Дакаре», в качестве штурмана команды «Sixt Ukraine Rally Team». Начиная со старта, команду преследовали неудачи, связанные с частыми поломками автомобиля. Преодолев половину сложнейших этапов, экипаж, выступавший на автомобиле Mitsubishi L200, был вынужден на восьмом этапе гонки закончить борьбу, ввиду поломки мотора. АК



## СНЕЖНЫЕ ЗАБАВЫ

**В январе стартовал Кубок «Partisan» 2010 по снегоходному спорту среди любителей.**

К моменту выхода номера «Партизан Экстрим» провел уже два этапа кубка в двух дисциплинах «Спринт-кроссе» и «Кросс-рейсинге» и планирует провести в этом сезоне в общей сложности восемь этапов в упомянутых дисциплинах. Участники соревнуются в основном в двух категориях «Турист» и «Ренегад». К первым относят снегоходы с удлиненной гусеницей и одним посадочным местом, а ко второй «сноумобили», определенные производителем как туристические, с двумя посадочными местами. Объем двигателя при этом в расчет не берется.

Протяженность трассы в дисциплине «Кросс-рейсинг» составляет около 30 км. Участникам необходимо пройти трассу на время и сделать отметки о прохождении на КП. В «Спринт-кроссе» трасса значительно короче, а участники соревнуются попарно друг против друга. По замыслу организаторов соревнования продлятся до начала марта. АК



Участник кубка на трассе



Организатор кубка Андрей Слепушкин



Экипаж 394 на трассе «Дакара»