



Уральский

УХАБ

№ 1 (9), 2014 г.

ПЕРМСКИЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ КЛУБ ПРЕДСТАВЛЯЕТ: ГАЗЕТА ДЛЯ СПОРТСМЕНОВ, ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПОКЛОННИКОВ ВНЕДОРОЖНОГО СПОРТА



Соревнования в законе

Какими законами руководствуются организаторы соревнований?

7



Есть гидроцикл?

Путешествуем по Пермскому краю

10



Флаг ПВК над Килиманджаро

Еще одно место на карте Земли, где отмечился наш пермский клуб

13



ВНЕДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ «СЕВЕРНАЯ ПОДКОВА»

Покупая квадроцикл, каждый грезит о драйве и о довольном лице на красивых снимках, а отнюдь не представляет себя часами наматывающим лебедку на сук и вырубаящим лес. Фан-клуб BPR сообщает о ярком маршруте «Северная подкова», после которого у вас не будет аллергии на фразу «внедорожный поход». Будет время достать камеру, сходить в баню и обсудить происходящее с напарниками.

14



**ПЕРМСКИЙ
ВНЕДОРОЖНЫЙ
КЛУБ** www.off-road.perm.ru

г. Пермь, ул. Куйбышева, 69, тел.: (342) 241-99-89

Джип без лебедки как весло без лодки

ВНЕДОРОЖНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ*

Дата	Название мероприятия	Место проведения	Организатор
ПК ОО «ФАС Пермского края» Чемпионат Пермского края 2014 г.			
6–8 июня	«Пермский Ухаб», 2-й этап	с. Орда	ФАС Пермского края
27–28 июня	«Пермский Ухаб», 3-й этап	г. Кунгур	ФАС Пермского края
11–12 июля	«Пермский Ухаб», 4-й этап	Чернушинский район, с. Брод	ФАС Пермского края
2–3 августа	«Пермский Ухаб», 5-й этап	г. Чайковский	ФАС Пермского края
29–30 августа	«Пермский Ухаб», 6-й этап	г. Красновишерск	ФАС Пермского края
11–12 октября	«Пермский Ухаб», 7-й этап	г. Верещагино	ФАС Пермского края
Этапы соревнований по GPS-ориентированию			
21 июня (запасная дата 28 июня)	«Белые ночи-2014», трофи-рейд	г. Пермь	НП «Пермский внедорожный клуб»
лето	«Липовая гора», трофи-рейд	г. Пермь	
25–27 июля	«Бродяга-трофи», 3-й этап Кубка РАФ Урало-Сибирской отборочной зоны по трофи-рейдам. Этап всероссийских соревнований по трофи-рейдам	Пермский край	НП «Пермский внедорожный клуб»
осень	«Газотрасса», трофи-рейд		
зима	«Бабье лето», трофи-рейд	г. Березники	

* Возможны изменения в датах проведения соревнований

МЕРОПРИЯТИЯ ФАН-КЛУБА BRP

Июнь

3, 10, 17 – клубный вторник
 24 – учебно-тренировочный сбор перед аквабайком
 28 – соревнования на гидроциклах
 Походы на квадроциклах или гидроциклах

Июль

1, 8, 15, 22, 29 – клубный вторник
 25–27 – Can-Am Trophy-2014: 2-й этап (Нижегородская область)
 Походы на квадроциклах или гидроциклах

Август

5, 12, 19, 26 – клубный вторник
 Походы на квадроциклах
 Походы на водной технике
 Соревнования на гидроциклах

Сентябрь

2, 9, 16, 23, 30 – клубный вторник
 12–14 – Can-Am Trophy-2014: 3-й этап (Ставропольский край)
 20–21 – день рождения BRP-Центра
 Походы на квадроциклах

Октябрь

7, 14, 21, 28 – клубный вторник
 Походы на квадроциклах

Даты проведения мероприятий и походов могут меняться, поэтому все организационные вопросы лучше задать нам заранее. На клубных вторниках мы коллегиально решаем, по какому маршруту, когда и на чем отправиться. Более того, мы обсуждаем походы любой сложности: от однодневного до недельного. У нас есть целый список уже известных проверенных маршрутов, но вы также можете предложить что-то новое.



Традиционно в июне Пермский внедорожный клуб приглашает всех любителей оффроуда поучаствовать в ночном ориентировании «Белые ночи»

Четырехчасовая гонка проводится в окрестностях Перми ежегодно с 2009 года.

Каждый раз это новое место проведения — так гораздо интереснее. В разные годы на соревнованиях собиралось от 20 до 50 экипажей, причем цифра эта растет год от года. А с момента появления в Перми одноименного фестиваля мероприятие стало проводиться в его составе.

Вот и в 2014 году организаторы приготовят участникам массу ночных впечатлений.

По традиции, старты проходят в двух категориях — автомобили 4x4 и АТВ. Ночью в лесу главное не размер колес, а мастерство штурмана — именно он ведет свою команду, прокладывая оптимальный маршрут. И еще, это правда, что ночью в лесу все кажется гораздо большим, чем днем. И чем дальше в лес, тем толще... деревья, да и тем глубже ямы, все труднее и труднее ехать!

Ночные приключения состоятся 21 июня. Место проведения будет объявлено на сайте www.off-road.perm.ru

Идея родилась спонтанно. Появилась возможность 10-дневного отпуска — предложил на форуме сгонять к Ледовитому океану, посмотреть медведей и северное сияние. Идею поддержали. Тем более что опыта серьезных зимних экспедиций у нас не было, вот и решили попробовать.



НЕЗАБЫВАЕМОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ

Мы взяли интервью у нашего друга, активиста Пермского внедорожного клуба Владимира Зименкова, который рассказал нам о своем замечательном путешествии на север России. Море эмоций и впечатлений, препятствий и сложностей. Новый опыт!

текст: off-road.perm

— Где Вы были, каков хронометраж маршрута по пунктам? Весь ли запланированный маршрут удалось преодолеть?

— Первоначально планировали добраться до Амдермы. Это небольшой пограничный поселок на берегу Карского моря. Маршрут должен был быть таким: Пермь — Ухта — Инта — Воркута — Каратайка — Амдерма. Но, по данным джиперов из Печоры и Воркуты, ведомственный зимник «Газпрома» на участке Инта — Воркута закрыт в связи с испытаниями газопровода. Поэтому решили зайти на Воркуту с востока, через Горнозаводск — Ивдель — Югорск — Лабитнанги, перевалив Уральский хребет через Эстато. Выехали мы рано утром 14 марта, без каких-либо приключений добрались часов за 40 до Лабитнанги, где нас встретил известный местный джипер Евгений Сказка, который разместил нас в своем магазине и организовал баню. К нашему удивлению, у него уже были гости-джиперы из Польши. Они тоже собирались перевалить хребет и доехать до Воркуты.

Утром 16 марта наша команда поехала в Салехард, на фотосессию с мамонтом и стелой полярного круга, а поляки двинули в сторону Харпа и далее по тундре к станции «110 километр».

Днем мы их догнали. Уже за Харпом на большой снежной поляне были раскиданы и мертво посажены все десять автомобилей иностранных гостей, вокруг них беспорядочно суетились люди... В общем, часа за два мы поставили все авто по полякам на дорогу и они решили ехать об-

ратно. Их машины были совершенно не подготовлены к покорению снежной целины.

Дальше и у нас начались проблемы с передвижением. Стало теплеть, машины вязли в снегу, скорость передвижения упала до 1 километра в час. Остановились на ночевку. 17 марта утром получилось ехать быстрее, и днем мы уже были на станции «110 километр», где расположена небольшая горнолыжная турбаза. Попытки прорваться в сторону перевала не увенчались успехом, дорога была полностью замечена свежим двухметровым снегом. Были сделаны звонки в Воркуту, где нам сообщили, что через перевал с западной стороны бьются две машины Архангельской экспедиции, а еще через день выходит колонна грузовиков из Воркуты с оборудованием.

На улице — устойчивый плюс, ехать невозможно, пришлось остаться на турбазе на двое с половиной суток в ожидании минусовой температуры, возможно, к тому времени доедут архангельцы или колонна. Но ожидания не оправдались: архангельцы повернули назад, колонна сломалась. Температура упала до -5°С, решили двигаться не через перевал, а вдоль железной дороги по тундре по следу гусьняки 40 километров до станции Елецкая, а оттуда есть накатанный зимник до Воркуты. На этом участке средняя скорость передвижения составила 0,6 км/ч, расход по топливу иногда доходил до 10 л/км, а средний составил до 4 л/км, и добирались мы до Елецкой трое суток. На этом участке многие впервые в жизни увидели северное сияние.

24 марта, утро. Мы в Елецкой. Понимаем, что в Амдерму не

успеваем, да и выбираться неизвестно как. Нам выделили в общежитии большую комнату для отдыха. Почти все улеглись спать. Вечером выехали на зимник до Воркуты, но началась страшная пурга. Пару раз улетев с зимника, мы решили вернуться в Елецкую, там газовики выделили нам бабок, где мы и переночевали.

25 марта, утро. Отличная погода, ярко светит солнце, небольшой минус — красота. До Воркуты долетели за пять-шесть часов. Там нас встретил местный джипер Александр, помог с ремонтом, показал город. Около кафе подошел железнодорожник и предложил отправить наши авто платформой. Мы решили биться до дому по ведомственному зимнику Воркута — Инта



— Печора. Сложности было две: первая — это попасть на зимник, куда никого не пускали, вторая — нечищенный участок 35 километров между двумя крановыми станциями.

26 марта. Мы в Сейде, заезд на зимник перекрыт Уралом, поехали договариваться с начальством. Каким-то чудом получаем разрешение проехать и обещание снизить давление в трубе. Подъезжаем вечером к КС и все — встаем мертво, машины не едут, дорога замечена. Нужно сказать, что была информация, что в километре от КС стоит заметный «Дискавери», и ребята из него уехали в Воркуту и наняли чудо-технику тягач «Ураган», который обещал дотащить их до

следующей КС, от которой уже есть чищенный зимник.

Когда вечером 26 марта это чудо приехало, радости не было предела. Но, как говорится, рано радовались. Весь следующий день мы копали не только свои машины, но еще и 30-тонный «Ураган», и тащили на веревке «Дискавери».

27 марта побили антирекорд: за сутки прошли 3,5 километра.

Ночью 28 марта мы были у южной КС, где выезд на зимник перекрыла формирующаяся колонна. Пришлось ее объезжать по целине при температуре до -30 градусов и ветре. Резина задухла и отказывалась плющиться.

29 марта мы на нормальном зимнике долетели до Инты, а затем до Печоры, где ночью нас

— Вдоль газпромовской трубы стоят вышки сотовой связи, интернет 3G, ребята постоянно показывали наши приключения. Очень помогла информация по зимникам, которую по крупинкам собирали пользователи оффроуд-ветки этого форума.

— Сколько машин было в команде, какие из них лучше показали себя? Были ли технические проблемы?

— В команде было четыре автомобиля: две TLC-80 на 38 арктиках, одна под управлением Бродяги — мастера спорта Сергея Валеева, вторая — туриста и путешественника Евгения Заичкина. Буханка известного джипера из Ижевска Александра Зедярова, причем от буханки — только кузов, мотор — ниссановский, мосты — тойотовские, резина — 39 питбуль, деф 110 на 35 резине смотрелся среди этих монстров как Ока (так написали на Тероне).

Серьезных технических поломок не было, на удивление все автомобили выдержали простое испытание севера.

Первую машину разгрузили (обычно это было авто Жени), она топтала след, по нему уже можно с трудом, но ехать.

— Какое оснащение автомобиля было особо востребованным в экспедиции?

— Прежде всего, вес. Все лишнее лучше оставить дома, резина должна плющиться и при этом не валиться на бок, автономный подогреватель, газовые горелки для готовки пищи должны быть.

— Узнали что-то новое?

— Да. Что можно двигаться по снегу глубиной более 3 метров, правда очень медленно.

— Что необычного Вы видели?

Северное сияние, белых куропаток, людей.

— Есть ли у Вас новые планы?

— В мае доехать до Екатерининского канала, летом — до перевала Дятлова, но тоже через наш край. А зимой — все-таки доехать до океана.

— Помогло ли Вам бурное обсуждение в теме на Тероне?



текст: Дилос-Экстрим

Компания «Дилос-Экстрим» не только занимается продажей и обслуживанием техники BRP, но и сохраняет дух ее владельцев в едином целом. Создав фан-клуб BRP, мы объединяем изначально незнакомых людей, работающих в совершенно разных сферах, казалось бы, даже не имеющих ничего общего, кроме техники BRP. Фан-клуб — это как будто купол, который накрыл единомышленников — людей, которые обожают активный отдых; но единственное отличие: клуб не ограничивает, а наоборот — открывает неведомые просторы жизни.

КАК СТАТЬ ЧЛЕНОМ ФАН-КЛУБА BRP

Стать членом фан-клуба BRP совсем несложно. В первую очередь, нужно приехать к нам в BRP-центр на ул. Борцов Революции, 152в или в салон на КИМ 75 и приобрести любую технику BRP. Если вы в этом деле еще новичок, то наши менеджеры обязательно подберут машину именно для вас и объяснят все нюансы. При покупке у вас будет возможность заполнить анкету и тем самым стать членом фан-клуба BRP.

ЧТО ЖДЕТ ЧЛЕНА ФАН-КЛУБА BRP?

Давайте представим, что вы уже стали членом фан-клуба BRP. Как изменится ваша жизнь и что нового вы получите?

Мы научим вас правильно обращаться с техникой. Мы не оставим вас один на один с квадроциклом или снегоходом. Общаясь с вами, мы покажем все возможности, объясним, для чего нужна техника, как ею пользоваться.

Можете выделить в вашем календаре каждый вторник ярким цветом! Теперь это «Клубный вторник». Каждую неделю вечером в нашем BRP-центре проходит собрание фан-клуба. Мы обсуждаем планы на ближайшие выходные: куда же отправиться? А это самое интересное...

У нас «в запасе» есть проверенные (причем не один раз!) маршруты по Пермскому краю, которым можно следовать и зимой, и летом: хоть на квадроциклах, хоть на снегоходах! В их число входят маршруты «Северная подкова», ежегодный «Рождественский снегоход», «Маньпупунер» и другие, которые стопроцентно обещают необыкновенно красивые пейзажи, сложную дорогу и море впечатлений!

Фан-клуб BRP организует групповые походы, мероприятия, спортивные соревнования, учебно-тренировочные сборы во все сезоны.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИНФОРМАЦИЮ О ПРЕДСТОЯЩИХ СОБЫТИЯХ?

- Внести номер своего мобильного телефона в базу смс-рассылки, и вы будете уведомлены о новых событиях фан-клуба!
 - У компании «Дилос-Экстрим» есть странички в социальных сетях (twitter, vkontakte, facebook, а также instagram), где мы регулярно оповещаем вас о новостях и предстоящих событиях!
 - Не нужно забывать про наш главный сайт d-x.ru, где также есть разделы «События» и «Фотогалерея», куда мы загружаем новые фотографии с прошедших мероприятий и делаем анонс будущих событий!
 - Кроме того, у фан-клуба BRP есть свой сайт maps.d-x.ru, где вы можете скачать треки клуба, а также получить данные о пунктах дозаправки, ночевки и другую полезную информацию.
- Катание на внедорожной технике — это экстрим. Наша цель — сделать его максимально безопасным для вас. Если вы готовы испытать новые ощущения, побывать в самых замечательных уголках нашего края и найти единомышленников, то мы ждем вас в фан-клубе BRP!



ДЕТСКИЙ СНЕГОХОДНЫЙ ПОХОД НА ОСЛЯНКУ

28-30 марта 2014 года

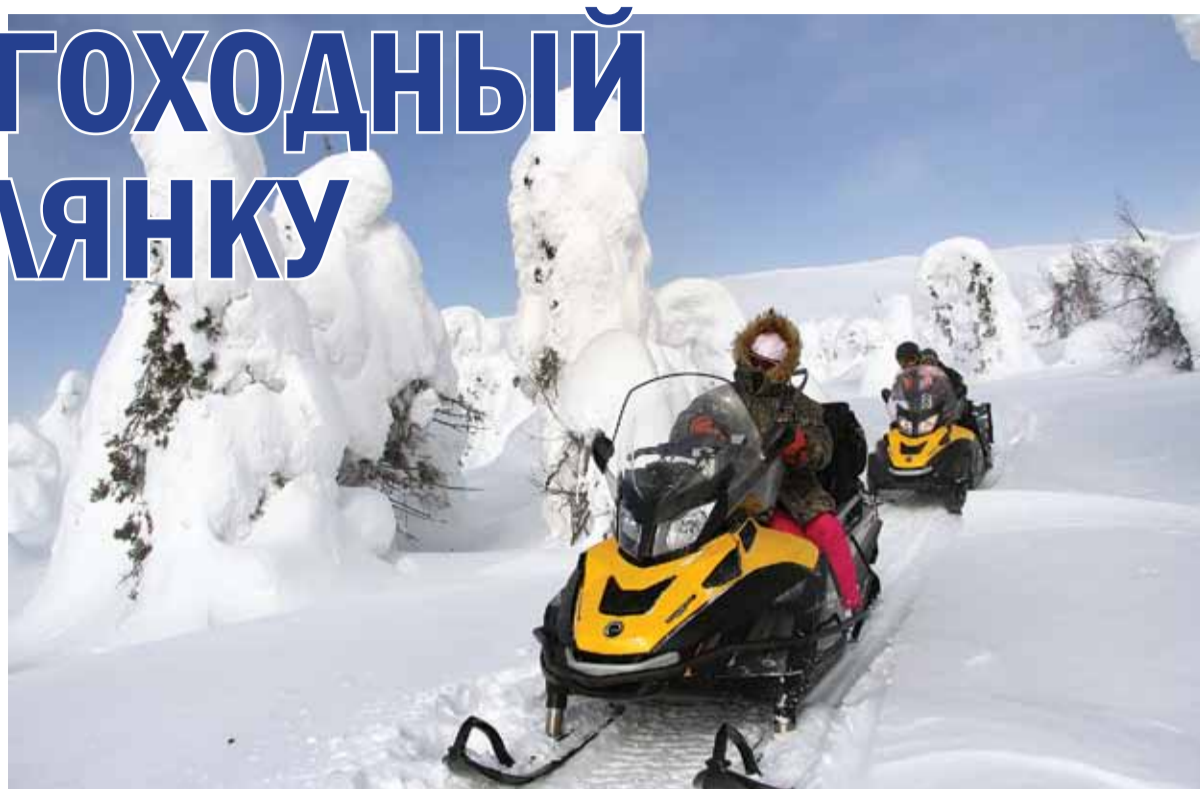


Евгений Бородин,
руководитель фан-клуба BRP

Миссия фан-клуба BRP — это распространение и внедрение идеи о семейном туризме. У нас есть уже много друзей, которые всегда в курсе новых событий и походов и никогда

не пропускают их. Приезжая домой после очередных «активных» выходных, отец, муж, друг в одном лице делится впечатлениями с близкими, рассказами о самых ярких моментах. Но наступил тот момент, когда и семья тоже хочет полюбиться природой Урала и узнать, что такое настоящий, правильный активный отдых! Ведь, как говорится, лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать.

Наш друг и клиент Дмитрий Антонов предложил идею детского похода. От родителей — забота о детях, чтобы они не замерзли, были сыты и одеты. От нас — вся логистика, полностью спланированный маршрут — в общем, организация похода. Конечно, наш ответ был положитель-



ным, ведь мы именно этим и занимаемся — организацией безопасного активного отдыха с долей экстрима.

Цель определена: гора Ослянка. День выбран. Но, нужно сказать, перенос дат всё-таки был — в связи с погодой. В итоге, насколько мы могли угадать с погодой мы угадали. Дети узнали в полном объеме, что такое снегоходный поход:

увидели и мороз, и солнце, и день чудесный... Впечатлений было море!

После похода я предложил Дмитрию возглавлять вот такие детские походы. Мы хотим, чтобы люди приобщались к семейному туризму. Ведь компания BRP заточена именно на семейный спорт, семейный туризм. Даже техника BRP — двухместная, а значит, можно взять с со-

бой в поход пассажира.

Итак, подводим итоги похода: дети довольны, родители тоже — и это мягко сказано. У нас организован новый детско-семейный клуб. И в этом году мы обязательно продолжим на квадроциклах, в таком же формате, такой же компанией. Ведь интересно узнать и сравнить, как в одном и том же месте зимой и летом.



Дмитрий Антонов,
председатель Западно-Уральской Ассоциации экстремального туризма, главный врач городской детской клинической больницы № 15, доктор медицинских наук

Наша идея — организовать детский снегоходный поход на гору Ослянку — не явилась чем-то случайным, учитывая, что в нашей компании родители активно занимаются всеми видами туризма, и дети по мере возможности участвуют в различных мероприятиях с ранних лет.

Гора Ослянка лично для меня является одним из символов Пермского края. В марте 2008 года с группой друзей мне довелось побывать на вершине Ослянки. Тогда это было действительно восхождение. И, конечно, наши дети видели фотографии, слышали наши рассказы.

В этом году собираться на Ослянку начали задолго до на-

чала весенних каникул. Очень помог руководитель фан-клуба BRP Евгений Бородин. С ним проработали маршрут, время поездки. Именно он предложил остановиться на базе «Рассоленный» у Игоря Евгеньевича Штейника, и именно он помог с прохождением маршрута. Ведь мы, родители, смогли максимально сосредоточить внимание на юных участниках похода — заботиться об их безопасности и комфорте.

Что приятно удивило нас, это наши дети. Как они тщательно и заранее готовились к поездке, как были дисциплинированы и собраны и ни разу «не пикнули», не смотря на холод, пронизывающий ветер и

усталость. Главное, что наши дети увидели красоту уральской тайги, бескрайние просторы северо-востока Пермского края, поняли, как меняется растительность и погода по мере подъема на горную вершину, убедились, что только уверенность и слаженность действий всей команды ведет к успеху. Недаром они уже составляют планы на зимние и весенние каникулы 2015 года...

А если посмотреть на этот 1-й детский снегоходный поход более глобально, то хочется верить, что он сможет положить начало новому туристическому направлению — детскому туризму Пермского края. Именно это может дать возможность

оторвать нашу молодежь от «планшетов и айфонов» и жизни в виртуальном мире. А еще развитие детского туризма может помочь нашим детям глубже изучить историю родной страны и края. Хочется верить, что они будут знать, что их Родина — это не только гипермаркеты, кинотеатры и загруженные транспортом улицы городов, а еще и Бабиновская дорога, Чердынский тракт, сотни километров грунтовых и узкоколейных дорог, ведущих к неизвестным ныне шахтам, лесоразработкам, лагерям и заброшенным ракетным точкам... все то, что создано руками миллионов людей, во все времена ковавших величие России.



Анна Антонова,
ученица 3 «А» класса гимназии № 33

Задолго до начала весенних каникул мы с папой задумались, как нам их провести. У нас возник план: совершить снегоходный поход на гору Ослянку.

Почему именно на Ослянку? Во-первых, хотелось посмотреть на Уральские горы, а это одна из самых высоких и красивых гор Пермского края. Во-вторых, шесть лет назад мой папа и его друзья уже покорили гору Ослянку и привезли интересные фотографии.

Был разработан маршрут поездки: на автомобиле доехать до Кизела; затем 42 километра на снегоходах до базы «Рассоленный» в заброшенном поселке на берегу реки Косьва; там переночевать, а на следую-

щее утро начать восхождение на гору Ослянку, до которой останется 20 километров.

Путь от Кизела до Рассольного нетрудный: снежная трасса через лес, спуски, подъемы — и через 2 часа мы были на базе «Рассоленный». Эту базу, похожую на большой муравейник, построил в глухой тайге Игорь Евгеньевич, добрый и радушный человек. Он и принимает гостей. За ужином и туристическими рассказами вечер пролетел незаметно. А утром — короткие сборы и путь к горе Ослянке. Примерно через час лесная дорога пошла вверх, впереди виднелась снежная вершина Ослянки, высотой 1119

метров, снег на которой обычно лежит до середины июня.

По мере подъема природа удивительно быстро менялась. Высокие деревья смешанного леса сменили карликовые березы и ели, полностью покрытые снежными шапками. Затем — зона тундры и покрытые снегом скалы. Светило яркое солнце, но дул ветер небывалой силы. Невозможно стоять, наши папы надели на нас всю одежду! И все-таки мы были на самой вершине. Ослянка покорила нас.

Когда мы спустились до уровня 800 метров, ветер ослаб, и перед нами открылся прекрасный вид. Можно по-

пить чай, осмотреть окрестности и покататься на снегоходе.

А вечером около базы мы катались на самодельных ледяных горках, куда наши папы поднимали нас на снегоходах.

Утром в воскресенье мы отправились в обратный путь. Та же дорога через лес до Кизела. Светило яркое солнце, а на горизонте сияла ослепительным снегом вершина горы Ослянки. И казалось, что она хотела сказать: «До свиданья, друзья! Приезжайте еще!»

А когда мы вернулись домой, все участники похода были награждены медалями «За покорение горы Ослянки».



14 декабря 2013 года Пермский внедорожный клуб при поддержке Регионального отделения ДОСААФ России Пермского края провел 11-е по счету соревнования по трофи-рейдам и GPS-ориентированию «Снежная карусель». Открытый чемпионат Пермского края нынешнего года собрал 24 экипажа участников. Как отметил директор Пермского внедорожного клуба Александр Постановов, каждый год место проведения соревнований меняется: это делает чемпионат уникальным событием в жизни каждого гонщика, не похожим ни на одно мероприятие прошлых лет. К тому же перемена маршрута позволяет поставить участников ежегодных соревнований в равные условия. В этом году «Снежная карусель» прошла неподалеку от деревни Сафроны Пермского края.



В соревнованиях приняли участие все виды внедорожной техники: автомобили, снегоходы и квадроциклы. Каждый экипаж боролся за победу в своей категории: автомобили с колесами до 32 дюймов — в категории «Спорт», более 32 дюймов — «Суперспорт», квадроциклы — в категории «ATV», и отдельная номинация «Снегоходы» для соответствующего транспорта.

Цель перед гонщиками стояла простая, и в то же время требующая максимальной концентрации физических и умственных усилий: за 4 часа добраться до всех 13 контрольных пунктов, отмеченных организаторами в GPS-навигаторах непосредственно перед стартом. Опаздывать нельзя ни на минуту — за это начисляются штрафные очки.

Первым к финишу пришел экипаж Леонида Макарова на автомобиле УАЗ: «Мы две точки не нашли, но продолжать поиски мы не стали, потому что гонка на время, боялись не успеть. Вне-

дорожным спортом я занимаюсь уже 3 года. Участвовал в гонке позапрошлого года, но тогда было намного меньше снега, так что для меня это самый снежный сезон».

Вторым финишную черту пересек экипаж Сергея Накарякова на автомобиле ВАЗ. Участники также успели добраться только до 11 КП, но надежды на победу не теряли. «В любых состязаниях есть сложности, и в этих были — но мы не поддались. Приехали вторыми, взяли 11 точек, но не расстроились», — рассказал после завершения гонки штурман.

Первым экипажем, взявшим все 13 точек маршрута, оказался экипаж Павла Стяжкова на автомобиле УАЗ. Участник отметил, что внедорожным спортом занимается с 2009 года. Сложностей в дороге у экипажа не было, так что победа досталась опытному и уверенному в себе участнику.

«Снежная карусель — 2013» традиционно собрала на зимней трассе как профессиональных спортсменов, так и новичков гонок по бездорожью. «Я участвую в гонке впервые, — рассказал Денис Колыбин, участник гонки на снегоходах. — Точки, которые мы брали, местами находились в труднодоступных местах. Нужно было переезжать реки, овраги, которые попадались по пути, — но мы все равно все взяли!» Преодолеть снежные препятствия Денису помогал опытный наставник — Алексей Тюрин. Алексей рассказал, что гонками по бездорожью увлекся случайно: «В свое время у нас с компаньоном был бизнес, связанный с обслуживанием линий электропередач. До них было сложно добраться, и мы подумали, что нужно построить машину, на которой можно нормально добираться до объектов. Ну и построили! На работу на ней ни разу не съездили, но зато занялись спортом. Это затягивает. Зимой одной машины

мало — взяли снегоходы. На трассе были определенные сложности: сложно ехать по следам машин — не то удовольствие от катания. Но снега пока не много, застревать негде, так что все сложности преодолимы. Мы взяли все 13 точек!»

Одним из последних к финишу пришел снегоход новичка Матвея Наугольных: «Мы успели буквально за 4 минуты до конца — просто надо было стратегию правильно выбрать. Ехали в первый раз. Но хорошо, что не сломались, не застряли и приехали вовремя».

После изматывающей гонки участников ждал чай у костра и горячие обсуждения пережитого. Не обошлось и без травм. Один из экипажей пробил выхлопную трубу своего автомобиля, участники могли угореть, но медицинская помощь подоспела вовремя. Еще два экипажа застряли в лесу, так что участникам и организаторам пришлось ехать на подмогу своим менее удачливым товарищам.

Завершился открытый чемпионат Пермского края «Снежная карусель» торжественной церемонией награждения. В номинации «ATV» первое место досталось Андрею Волкову и Алексею Баркану, второе — Игорю Гофману и Антону Панкратову.

В категории «Снегоходы» первыми пришли к финишу Алексей Тюрин и Денис Колыбин, вторыми — Игорь Иванов и Матвей Наугольных.

Лучшими в категории «Спорт» оказались экипажи Сергея Накарякова и Эдуарда Холкина; Андрея Попова и Дмитрия Охотникова; Виктора и Владимира Таначёвых. Участники заняли соответственно 1-е, 2-е и 3-е места.

Победителями в категории «Суперспорт» стали экипажи Павла Стяжкова и Константина Гусева, призерами — экипажи Василия Ходько и Александра Загуляева, а также Леонида Макарова и Юрия Наумова.



Подробнее о соревнованиях читайте на сайте Пермского внедорожного клуба www.off-road.perm.ru

СОРЕВНОВАНИЯ В ЗАКОНЕ

«Хочу организовать любительские соревнования на внедорожниках. С кем должно быть согласовано это мероприятие? Какими законами и правилами регулируется вопрос?»

С уважением,
Николай Перов, д. Ванино



Нужен совет юриста? Задайте вопрос экспертам
Первого пермского правового портала www.territoriaprava.ru

Такой вопрос поступил в редакцию Первого пермского правового портала. Ответил на него юрист портала, эксперт компании «ТелекомПлюс» Кирилл Калашников.

Для начала в соответствии с п. 6 ст. 20 ФЗ «О физической культуре и спорте в РФ» вы должны подготовить регламент соревнований. Далее начинается работа с участниками, ведутся переписки, создаются приглашения, редактируется регламент. Законом не закреплена обязанность организатора спортивных соревнований подать запрос или иным образом согласовать проведение данного соревнования с общественными организациями, например с Российской автомобильной федерацией или ее территориальными органами.

Вы можете самостоятельно заниматься организацией соревнований, т.к. это соревнование относится к категории физкультурных или спортивных мероприятий. В соответствии с п. 8 ст. 2 Федерального закона «О физической культуре и спорте в РФ» организатором физкультурного или спортивного мероприятия может быть юридическое или физическое лицо, по инициативе которого проводится мероприятие и (или) которое осуществляет организационное, финансовое и иное обеспечение подготовки и проведения такого мероприятия.

На сегодняшний день Российская автомобильная федерация издала Спортивный кодекс РАФ, который является обязательным только на официальных спортивных соревнованиях, проводимых РАФ. Организация иных спортивных автомобиль-

ных соревнований регулируется исключительно законодательством Российской Федерации, в частности Федеральным законом от 04.12.2007 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в РФ».

Согласовать маршруты необходимо будет с местными властями (администрация сельского поселения, муниципального района), природоохранными органами, лесничествами. Дело в том, что существует ряд участков, которые являются природоохранными. Это значит, что трасса там точно не сможет пройти. В любом случае можно найти приемлемые варианты для организации интересной трассы и соблюдения природоохранных норм.

Если на трассе находятся технологические объекты, такие как нефтепроводы, газопроводы, или трасса пролегает

по участкам земли, являющимся собственностью граждан или юридических лиц (дачные участки, земли ИЖС и т.д.), будет необходимо согласовать возможность прохождения трассы со всеми заинтересованными собственниками объектов. Согласие должно быть оформлено в письменном виде.

Также хочется обратить ваше внимание на название соревнований. Если ваше мероприятие не является официальным и не вошло в календарный план официальных физкультурных и спортивных мероприятий Пермского края, то использовать в названии мероприятия словосочетания «Кубок Пермского края (субъекта)» либо «Чемпионат Пермского края (субъекта)» запрещено. По этой же причине на таком соревновании участники не смогут получить массовые спортивные разряды.

Как правило, форма заявления и порядок согласования проведения спортивных соревнований регламентируется нормативным правовым актом органа местного самоуправления.

Карагай. Решение Земского Собрания Карагайского муниципального района от 25.04.2008 № 4/32 «Об утверждении Положения «О порядке организации и проведения культурно-массовых и спортивно-массовых мероприятий на территории Карагайского муниципального района»

Пермь. Постановление Администрации г. Перми от 07.08.2007 № 324

Березники. Постановление Администрации г. Березники от 20.03.2013 № 360

Верещагино. Постановление Администрации муниципального образования «Верещагинское городское поселение» от 29.08.2012 № 446, Постановление Администрации муниципального образования «Верещагинское городское поселение» от 15.05.2009 № 190

Кудымкар. Решение Кудымкарской городской Думы от 23.12.2011 № 101, Постановление Главы Администрации г. Кудымкара от 15.12.2010 № 1312

Лысьва. Решение Земского Собрания муниципального образования «Лысьвенский муниципальный район» от 28.07.2010 № 552

Нытва. Решение Думы Нытвенского городского поселения от 27.11.2009 № 123

Оханск. Решение Думы Оханского городского поселения от 28.09.2009 № 68

Чайковский. Постановление Главы Чайковского городского поселения от 19.05.2009 № 276

Очер. Решение Думы Очерского городского поселения от 04.03.2008 № 182

Чусовой. Решение Земского Собрания Чусовского муниципального района от 24.09.2007 № 336

Гремячинск. Решение Думы Гремячинского городского поселения от 22.02.2007 № 156

Все необходимые нормативные правовые акты ищите в Системе КонсультантПлюс: Органы Местного самоуправления Пермского края.

ОТ ПВК С ЛЮБОВЬЮ

Традиция привозить сувениры из поездок и путешествий зародилась очень давно. Но у любителей бездорожья с сувенирами всегда были определенные сложности



Что привезти из непролазной чащи или горных перевалов? Сувенирных лавок там нет, а поставить отметку «Был!» на борт авто или холодильника очень хочется! Даже наклейки с соревнований сейчас владельцы с машин не отскабливают, а наоборот, копят, потому что это — боевые трофеи. На соревнованиях о памятных сувенирах заботятся организаторы, но кто поможет простым путешественникам, романтичным поклонникам уральской природы?

И вот на помощь романтикам пришли Пермский внедорожный клуб и известный российский карикатурист Дмитрий Кононов. В этом творческом тандеме зародилась и была реализована идея

выпуска серии наклеек с необычными взглядами на известные памятники природы Урала, разделить которые в полной мере можно только в отличной компании правильных людей на правильных машинах.



Дмитрий Кононов,
автор серии наклеек:

Эта была потрясающая идея! Фотографию всем не покажешь, а наклейку на машину — пожалуйста. Бац — и она у всех на виду! Мол, смотрите, спрашивайте и завидуйте.

Горжусь, что участвую в таком необычном проекте. Продолжение серии следует. Требуйте наклейки в магазине ПВК!



11 января 2014 года состоялось наше ежегодное событие — «Рождественский снегоход». Традиции и новизна — так можно описать суть данного мероприятия



Евгений Бородин,
руководитель фан-клуба BRP

Традиции

Поход состоялся в седьмой раз. Организаторы неизменно — фан-клуб BRP и Пермский внедорожный клуб. Два давних партнера пригласили снегоходчиков края открыть сезон официально, несмотря на то, что многие катнули пару раз в Новый год.

Традиция — синоним стабильности. Трек намеренно не меняем — хотя леса края это ого-го как позволяют — но мы сохраняем возможность для бывалых и новых райдеров вкусить легендарный путь до Белогорского монастыря. Как показывает опыт, это всем по душе, никто не жаловался на однообразие. Также без изменений оставили дату — дни

Сочельника, 7–13 января — время для посещения Белогорья. Каждый пилот и пассажир внес добровольную лепту в реконструкцию храма. Все участники неизменно получили грамоту — эта традиция очень любима снегоходчиками. У некоторых таких грамот целый ряд дома на почетном месте — память о каждом визите.

Это праздник и для тех, кто не сидит за рулем снегохода — группы поддержки (семьи, друзья) приезжают поболеть за «своих». Проводить на старте на Иван-горе в Перми, прыгнуть в автомобиль, преодолеть путь в 120 км на машине до Кунгура, через два часа полюбоваться службой и дожидаться любимого пилота — тоже ежегодное приключение для болельщиков.

Довольные райдеры прибывают с неизменным чувством преодоления. Бывалые — под впечатлением от того, что пронесли по старому треку с новой скоростью. Новички — с эмоциями от своих первых 80 километров бездорожья. Дети — радостные от того, что попали в мир настоящего экстрима, отцы — умиленные эмоциями наследников, да и собственной формой. И все как один просветленные восхождением — подъем на гору похож на экскурсию на небеса. Высота в 370 метров над уровнем моря всегда гото-

вит неописуемый вид. Иногда, взлетев на снегоходе на гору, можно зажмуриться от куполов, переливающихся золотом на солнце (как это было в минус 20°C в 2013 году)... или потерять ориентир от тотальной дымки (как это было в минус 1°C в 2014 году). В полдень монастыря не было видно на расстоянии 10 метров, а ближе к вечеру туман рассеялся, и храм предстал похожим на безе.

Не терпится узнать, сколько нас было? 148 человек. Большое количество участников — традиция, которую мы стараемся поддерживать.

Новизна

Хотите спросить, не наскучило ли мне организовывать мероприятие семь лет подряд? Нет. Это как визит на снегоходный конгресс. Каждый раз видишь старых знакомых и радуешься, что они нашли возможность приехать. Также встречаешь новых людей — молодых, взрослых, состоявшихся бизнесменов при этом начинающих снегоходчиков или опытных пилотов, которым всего 19 лет, но они накатывают по 6 000 километров за сезон. Это такой калейдоскоп людей, такое снегоходное братство, в котором кипит энергия, которая подпитывает.

Для меня было важно упорядочить снегоходную обще-



ственность. Сейчас приезжают группы со своими лидерами, такие мини-клубы горных снегоходов, утилитарных или приверженцы одной марки. Я не устаю общаться с коллегами из дилерских центров, и они уже с радостью информируют своих клиентов.

Хочу отметить типичную в лучшем смысле группу. В этом году на Белую гору приехали 30 снегоходчиков, на которых прихожане монастыря остановились полюбоваться. Последние модели снегоходов, камеры go-pro, красивая экипировка, яркая защита — я был рад узнать в них «выпускников» клуба 2012 года. Помню время, когда они не считали шлем обязательным. Приятно видеть плоды нашей общей работы. Они превратились в отличных райдеров, понимающих толк в безопасном экстриме. А я обрел в них команду, мы прошли много сложных походов вместе. Сейчас поход до Белогорья для них

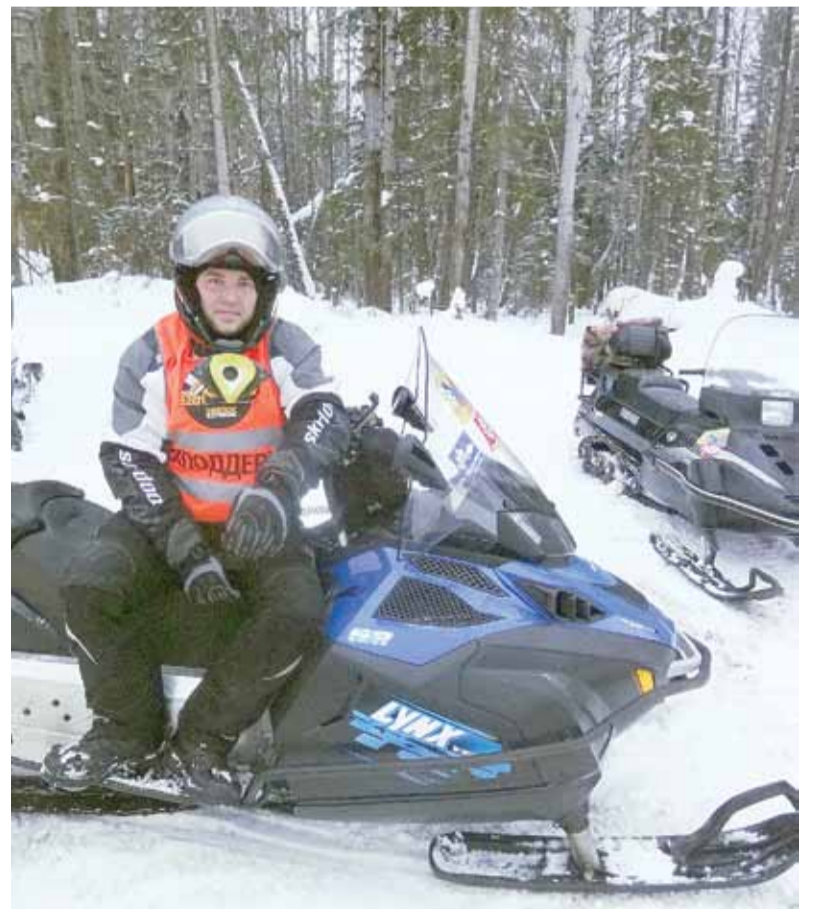
легкая прогулка (они могли бы вместо этого покорить пару гор и взорвать пухляк), но они приезжают поддержать традицию, чему я очень рад. Ну и прихвастнуть модным прикидом, как на Неделе прет-а-порте, задавая тон молодым.

Каждый год участники молодеют. В числе пилотов уже 9- и 12-летние пацаны под присмотром инструкторов, родителей.

Помимо детей к походу теперь благоволят женщины. Новизна в том, что это мероприятие становится семейным, как и полагается в Рождество. Дам можно видеть за рулем, на месте пассажира, в группе поддержки.

В этом году температура колебалась от нуля до минус пяти, что непривычно, поскольку по календарю должны стоять Крещенские морозы...

Итак, мы вновь отметили Рождество активным отдыхом, классно покатались и отдали дань традиции.



ski-doo



LYNX



 <p>TUNDRA WT 550F</p> <p>Ширина гусеницы – 51 см Мощность – 57 л.с. Сухой вес – 270 кг Цвет – Yellow-Black</p> <p>389 990</p>	 <p>Skandic WT 550</p> <p>Ширина гусеницы – 51 см Мощность – 57 л.с. Сухой вес – 270 кг Цвет – Yellow-Black</p> <p>439 990</p>	 <p>Skandic SWT 550</p> <p>Ширина гусеницы – 60 см Мощность – 57 л.с. Сухой вес – 280 кг Цвет – Yellow-Black</p> <p>479 000</p>
 <p>59 YETI 600 ACE</p> <p>Ширина гусеницы – 51 см Мощность – 60 л.с. Сухой вес – 295 кг Цвет – Red</p> <p>549 990</p>	 <p>49 Ranger 600 E-TEC</p> <p>Ширина гусеницы – 41 см Мощность – 115 л.с. Сухой вес – 250 кг Цвет – White</p> <p>599 000</p>	 <p>Commander 600HO E-TEC</p> <p>Ширина гусеницы – 51 см Мощность – 115 л.с. Сухой вес – 287 кг Цвет – Black-Grey</p> <p>639 000</p>
 <p>Summit SP 800HO E-TEC 154</p> <p>Ширина гусеницы – 41 см Мощность – 164 л.с. Сухой вес – 208 кг Цвет – Red-Black</p> <p>669 000</p>	 <p>Lynx 69 YETI 600 ACE</p> <p>Ширина гусеницы – 60 см Мощность – 60 л.с. Сухой вес – 311 кг Цвет – Blue</p> <p>669 000</p>	 <p>Skandic WT 600 E-Tec</p> <p>Ширина гусеницы – 51 см Мощность – 115 л.с. Сухой вес – 285 кг Цвет – Yellow-Black</p> <p>679 000</p>
 <p>Skandic WT 900 ACE</p> <p>Ширина гусеницы – 51 см Мощность – 90 л.с. Сухой вес – 297 кг Цвет – Yellow-Black</p> <p>699 000</p>	 <p>Adventure GT 900 E-Tec</p> <p>Ширина гусеницы – 51 см Мощность – 90 л.с. Сухой вес – 312 кг Цвет – Black-Grey</p> <p>699 990</p>	 <p>Summit 154 X 800R E-TEC</p> <p>Ширина гусеницы – 41 см Мощность – 164 л.с. Сухой вес – 208 кг Цвет – Orange</p> <p>719 000</p>
 <p>Skandic SWT 900 ACE</p> <p>Ширина гусеницы – 60 см Мощность – 90 л.с. Сухой вес – 315 кг Цвет – Yellow-Black</p> <p>729 000</p>	 <p>Summit 163 X 800R E-TEC</p> <p>Ширина гусеницы – 41 см Мощность – 164 л.с. Сухой вес – 208 кг Цвет – Yellow</p> <p>759 000</p>	 <p>69 YETI ARMY 600 HO E-TEC</p> <p>Ширина гусеницы – 60 см Мощность – 115 л.с. Сухой вес – 311 кг Цвет – Black</p> <p>759 000</p>
 <p>Freeride 154" 800R E-TEC</p> <p>Ширина гусеницы – 41 см Мощность – 164 л.с. Сухой вес – 222 кг Цвет – Green</p> <p>789 000</p>	 <p>Commander 800HO E-TEC</p> <p>Ширина гусеницы – 51 см Мощность – 164 л.с. Сухой вес – 303 кг Цвет – Black</p> <p>789 000</p>	 <p>Summit 174X 800R E-TEC</p> <p>Ширина гусеницы – 40 см Мощность – 164 л.с. Сухой вес – 210 кг Цвет – Yellow</p> <p>799 000</p>
 <p>69 YETI ARMY LTD 800 E-TEC</p> <p>Ширина гусеницы – 60 см Мощность – 164 л.с. Сухой вес – 334 кг Цвет – Grey</p> <p>829 000</p>	<h1>Снегоходы 2015 года</h1>	

**ДИАЛОС
EXTREME**

BRP Центр

ул. Борцов Революции, 152 В

257-69-69

ул. КИМ, 75 | 265-00-65

www.d-x.ru

ЕСТЬ ГИДРОЦИКЛ? ПУТЕШЕСТВУЕМ ПО ПЕРМСКОМУ КРАЮ!



Александр Постановов,
директор ПВК

Хватит бездумно гонять, пугая отдыхающих и рыбаков рядом с дачей или пляжем! Для вас есть интереснейшие маршруты по красавицам Каме, Чусовой, Сылве, Вишере. Да-да, вы прочитали все правильно, как бы это ни звучало невероятно. Кто сказал, что на гидроцикле нельзя отправиться в настоящее путешествие? Есть уже проверенные маршруты!

ПЕРМЬ — ЧАЙКОВСКИЙ — ПЕРМЬ

Путешествие займет 2 дня.

Общая протяженность маршрута — примерно 650 км.

Стартануть лучше утром с Пермского муниципального пляжа, здесь же и финишировать следующим вечером.

Места удобного подвоза топлива:

- Рыболовная база «Першино». Кстати, здесь же можно и вкусно пообедать.
- Набережная в прекрасном городе Осе.

Остановиться на ночь в Чайковском можно на одной из многочисленных баз, например — «Раздолье».

Маршрут необычайно интересен, и из всех сложностей главное — это ширина разливов. Без навигатора можно хорошо заплутать, зря потратив топливо. Эта же ширина в случае с ветреной погодой дает волне возможность разгуляться не на шутку. Маршрут похож на марафонскую дистанцию — тем и интересен!

ПЕРМЬ — ЧУСОВОЙ — ПЕРМЬ

Путешествие на 1 день.

Стартовать можно из любого места, откуда вам удобнее (Ляды, Жебреи, КамГЭС, Заозерье и т.д.)

Точная протяженность маршрута неизвестна (мы смогли проехать только до Кучино (Пермь-36), получилось туда-обратно 280 км).

Место удобного подвоза топлива — деревня Красная горка, которая находится напротив Верхне-Чусовских городков.

Маршрут интересен на всем протяжении. Возле деревни Кучино река разделяется на два рукава, а позже еще и на третий рукав. Если выбрать время, когда вода повыше, наверное, можно проехать.

ПЕРМЬ — КРАСНОВИШЕРСК

Путешествие на 1 день.

Общая протяженность маршрута — 410 км.

Места подвоза топлива:

- пос. Чермоз;
- Березники;
- Рябино.

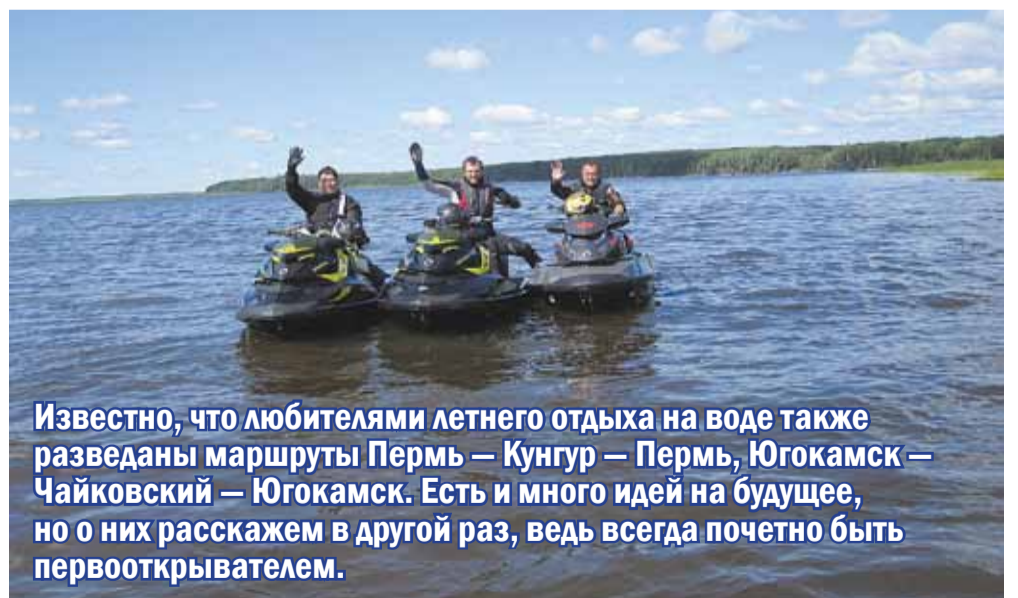
Маршрут интереснее проходить от Перми: чем дальше, тем сложнее. Особенно трудно, когда заходите из Камы в Вишеру. Но необыкновенно красиво!



ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Кроссовый мотоцикл и очки, гидрокостюм, гидротопки, спасательный жилет, сотовый телефон в «аквапаке», пластиковая канистра с запасом топлива, спутниковый навигатор, немного провианта.

Естественно, в такое путешествие лучше ехать компанией не менее чем из трех единиц водно-моторной техники. Единственное, о чем нужно особенно позаботиться, чтобы верные друзья подвезли немного топлива!



Известно, что любителями летнего отдыха на воде также разведаны маршруты Пермь — Кунгур — Пермь, Югокамск — Чайковский — Югокамск. Есть и много идей на будущее, но о них расскажем в другой раз, ведь всегда почетно быть первооткрывателем.

SEA-DOO®



	<p>Spark 2-up 900 ACE Цвета: оранжевый, розовый, белый, желтый, серый Комплектация - STD Технологии: iTC / CLCS Мощность - 60 л.с. Вес, кг - 184</p> <p>329 000</p>		<p>Spark 2-up 900 HO ACE Цвета: оранжевый, розовый, белый, желтый, серый Комплектация - STD Технологии: iTC / CLCS Мощность - 90 л.с. Вес, кг - 184</p> <p>379 000</p>
	<p>Spark 2-up 900 HO ACE iBR Цвета: оранжевый, розовый, белый, желтый, серый Комплектация - STD Технологии: iBR / iTC / CLCS Мощность - 90 л.с. Вес, кг - 184</p> <p>409 000</p>		<p>Spark 3-up 900 HO ACE Цвета: оранжевый, розовый, белый, желтый, серый Комплектация - STD Технологии: iTC / CLCS Мощность - 90 л.с. Вес, кг - 191</p> <p>409 000</p>
	<p>Spark 3-up 900 HO ACE iBR Цвета: оранжевый, розовый, белый, желтый, серый Комплектация - STD Технологии: iBR / iTC / CLCS Мощность - 90 л.с. Вес, кг - 191</p> <p>439 000</p>		<p>GTI 130 Цвет: белый Платформа - Dolphin Комплектация - STD Технологии: iBR / iTC / CLCS Мощность - 130 л.с. Вес, кг - 338</p> <p>569 000</p>
	<p>GTI WAKE 155 Цвет - желтый Платформа - Dolphin Комплектация - WAKE Технологии: iBR / iTC / CLCS / ECO Мощность - 155 л.с. Вес, кг - 339</p> <p>689 000</p>		<p>GTR STD 215 Цвет - оранжевый Платформа - Dolphin Комплектация - STD Технологии: iBR / iTC / CLCS / VTS Мощность - 215 л.с. Вес, кг - 348</p> <p>739 000</p>
	<p>RXP-X 260 RS Цвет - красный Платформа - RXP Комплектация - X Технологии: iBR / iTC / T3 / CLCS / VTS Мощность - 260 л.с. Вес, кг - 368</p> <p>879 000</p>		<p>GTX LTD iS 260 Цвет - серый Платформа - Piranha S Комплектация - LTD Технологии: iBR / iTC / iS / S3 / CLCS / VTS Мощность - 260 л.с. Вес, кг - 446</p> <p>1 039 000</p>

iBR Intelligent Brake and Reverse
 iTC Intelligent Throttle Control
 S Suspension
 iS Intelligent Suspension
 aS Adjustable Suspension

Система торможения и реверса
 Электронное управление дроссельной заслонкой
 Подвеска
 Автоматически настраиваемая подвеска
 Регулируемая подвеска

S3 Stepped Hull
 CLCS Closed-Loop Colling System
 VTS Variable Trim System
 ECO ECO Mode

Ступенчатый корпус
 Закрытый контур охлаждения двигателя
 Система изменения угла наклона водомета
 Режим экономии топлива

**ДИПЛОС
EXTREME**

BRP Центр | ул. Борцов Революции, 152 В | **257-69-69**
 | ул. КИМ, 75 | **265-00-65** | **www.d-x.ru**

КОМАНДА ПЕРМСКОГО ВНЕДОРОЖНОГО КЛУБА ПОБЫВАЛА В АВСТРАЛИИ!

Пермский внедорожный клуб давно уже известен за пределами нашей страны. Еще не заросли следы шин на евротриалах, сделанные известными триалистами в Швеции и Чехии, как другая группа пермяков ломанулась пересекать пустыню Симпсона в Австралии

текст: off-road.perm

День первый, 14 мая

Сидней нас встретил пасмурным утром и 14 градусами по Цельсию. Собака на таможне искала продукты по сумкам, но у нас их не было, а алкоголь нам не продали в Гонконге — сказали, что в Австралию со своим нельзя.

Купили местные sim. На вопрос, будут ли работать в центральной Австралии, менеджер долго смеялся, в общем, только в городках типа Алис Спрингс и будет. Взяли пару местных журналов по теме 4x4, посмотрим, куда ушел местный внедорожный прогресс.

Пошли в окрестности, такси похожи по оснащению на полицейскую машину, впрочем, не на нашу. Камеры во все четыре стороны и внутри тоже.

День второй, 15 мая

Встретились с проводником в аэропорту. Владимир — профессиональный гид-переводчик. Первый инструктаж, масса вопросов «что», «как» и «где».

Что с промилле? Разрешается до 0,05, но есть нюансы. Например, если ДТП, то первое, что меряют, это его, даже если полицейский приехал через 2 дня. А главная опасность водителя в пустыне — это, как ни странно, «встречка»! Машины оборудуют специальным флагом безопасности: он крепится на бампере и предупреждает водителей о приближающемся навстречу автомобиле.

Кенгуру — это опасность номер два. Днем они спят, а вечером могут выйти навстречу автомобилю. Страховка такую встречу не покрывает и вообще «не работает» в темное время суток.

Еще опасно встречаться с автопоездами, которые могут быть достаточно длинными. Они за 10 км разгоняются до 110 км в час, и остановить их быстро практически нереально.

Можно ли разжигать костер? Вроде бы и да, запрещено лишь в некоторых местах, но это считается дурным тоном,

т.к. здесь в старых деревьях живет множество насекомых и получается, что, сжигая дрова, мы уничтожаем чьи-то дома вместе с их населением.

Летим в Alice Springs. Это, кстати, единственный город в центральной Австралии.

Прилетели. Время переводим на 30 минут назад. Получили машины, затолкали все обязательное оборудование.

День четвертый, 17 мая

Сегодня закончили первую внедорожную часть маршрута, но впереди еще будет королевский каньон, специально, чтобы заехать в него, сделали крюк в 100 км по асфальту. Сделали не зря: каньон — супер!

Тут почти не нарушают правила вождения. Страна сделала 3 шага в борьбе с нарушителями ПДД и существенно снизила аварийность на дорогах. Шаг 1: баллы и штрафы. Первые важны богатым, а вторые считают те, кто менее богат. 12 баллов — и права на несколько месяцев изымают. 20 баллов — пожизненно. Шаг 2: в выходные и праздники полученные баллы умножаются на 2. Шаг 3: прикинули тормозной путь и снизили в городе скорость до 50 км в час.

Встали на ночег, проехав 100 км в темноте. В траве множество светлячков, которые сверкают от наших фонариков. Потом оказалось, что это не светлячки, а пауки разных размеров и сверкают их глаза, отражаясь от наших фонариков.

Завтра нас ждет Улуру — самый большой бульжник в мире, священное место местных аборигенов.

День пятый, 18 мая

По дороге к Улуру нам попала гора, плоская сверху, как в Америке. А с другой стороны дороги — соленое озеро и остров посередине. На озере проводят автогонки, когда оно полностью пересыхает и становится как зеркало.

Заехали на знаменитую заправку. Знаменита она тем, что тут единственное место, где продается «Fucking Good Port». Да-да, именно так и переводится — очень хороший портвейн.

Австралийцы — выдумщики. Например, вино «без этикетки» придумали в Австралии. Когда фермер выходит за квоту, он не имеет права поставлять свое вино в магазины. А вот с надписью на этикетке «без этикетки» — пожалуйста.

Улуру — самый большой бульжник в мире, уходит в глубину до 6 км. Потрясает своими размерами и формами.

День шестой, 19 мая

Сегодня — перегон 700 км, доедем до теплых источников. Асфальт — 50%, остальное — грейдер.

Доехали до географического центра Австралии. На обеде оставили в гостевой книге заметку «Здесь был ПВК».

Нужно купить пропуск в пустыню. Пересечение пустыни стоит 170\$ с машины, в эти деньги входит оборудованная на источниках стоянка.

Как оказалось, знаменитая «Тойота» стала таковой благодаря Австралии. Никому не известная фирма из послевоенной Японии выиграла большой тендер на поставку внедорожников на стройки Австралии.

День седьмой, 20 мая

Пересекли границу южной и северной Австралии — это уже другой штат. Предъявили все имеющиеся в наличии флаги, и нас пропустили. Кругом — каменная пустыня. Камни лежат тысячи или даже больше лет.

Приехали на заправку. Последняя перед пустыней возможность выпить пива, купить топливо, газ, продук-

ты. Оставили запись в гостевой книге, но самое главное: мы прилепили клубный стикер на самом видном месте. Говорят, не так много россиян пересилили эту пустыню.

Прикатили в источники. Это нечто! Температура в месте, где бьет струя из под земли, — 42 градуса. Чуть рядом — уже 38 — гораздо комфортнее. Это тоже святое аборигенское место, источник лечебный. Наверное, даже лучше, чем источник Moses Bay в Египте.

День восьмой, 21 мая

Едем через дюны, которые становятся все больше и больше. Ничего впереди не видно, как по океанским волнам: когда на гребне — видно несколько гребней вперед, если съехал, то все, ничего не видать. Владимир, наш проводник, через каждые 5–7 минут говорит в рацию, что мы едем с востока на запад. Это правило пересечения, иначе поймать «встречку» на дюне вполне реально.

День девятый, 22 мая

В пустыне Симпсона примерно 1100 дюн. Большая часть из них будет преодолена нами сегодня.

С утра, пока песок влажный и плотный, едем без проблем. Пару раз пришлось таранить дюну на гребне бампером машины. Некоторые дюны удается преодолеть только с третьего или даже с четвертого раза, при этом приходится сдергивать машину с дюны при помощи второй машины.

Проехали сегодня 155 км и встали на ночлег. Это самый трудный день из всех предыдущих.

День десятый, 23 мая

Выходим на финишную часть маршрута. Дюны стали заметно реже. Добрались до самой крайней и большой дюны. По ней проложено три колеи. По средней сложности мы преодолевали ее легко, а вот по тяжелой — так и не смогли. Не хватало буквально трех метров, и машина зарывалась в песок.

Порезвившись вдоволь на дюне и посмотрев, как это делают другие, мы двинулись дальше.

День одиннадцатый, 24 мая

В городе новость, которую уже с утра показывают по центральному ТВ: в местной речушке вчера увидели пресноводного крокодила. Из Дарвина вылетела специальная группа, чтобы отловить гостя и увезти в другое место.

Нам надо добраться до Longreach, там сдаем наши машины. Попадают дикие лошади, стаи розовых какаду, кенгуру перебегают дорогу прямо перед машиной. Очень много сбитых кенгуру. Пока доехали до города, видели их десятки, лежат вдоль дороги.

Заканчивается большое внедорожное приключение более чем в 2500 км. Если подвести итоги, то нужно сказать, что оказывается, мы ничего не знали об Австралии! Это удивительная страна с интересной историей, уникальной природой, прекрасными людьми.

Подробный фотоотчет о путешествии смотрите на сайте Пермского внедорожного клуба www.off-road.perm.ru

НАД ГОРОЙ КИЛИМАНДЖАРО ПОДНЯТ ФЛАГ ПЕРМСКОГО ВНЕДОРОЖНОГО КЛУБА

**Андрей Минаев,
один из основателей
Пермского
внедорожного клуба
рассказал
о своем необычном
путешествии**

текст и фото: Андрей Минаев

В этом году 1 февраля мы поехали в Танзанию. Это была уже вторая моя поездка. Кто не знает, это в Африке. Страна знаменита тем, что на ее территории находится самая высокая точка черного континента — гора Килиманджаро, бывший вулкан. Первый раз мне не удалось зайти на гору, поэтому поехал снова. Подготовились более тщательно. Съездили на сафари, посмотрели зверей и на джипах покатались местных. Для местных джип — некая клетка на колесах. Выходить нельзя. Проезд четко маркирован и съезжать никуда нельзя. Движение левостороннее, привыкли быстро. Почти сразу гида турнули назад и рулили сами. Все мимо удивлялись и завидовали нам. Основной автомобиль, конечно, 70-ка. Встречаются и лендроверы, а вот ниссаны и прочие гораздо реже. наших машин не видели. Нашему джиперу, если честно, развернуться особо негде, везде национальные парки. Шаг влево или вправо практически расстрел. За день мы накатали примерно 120 км по нац. парку. Лифтованных машин вообще не видали. А вот 2 запаски и хай-джек — это обязательные аксес-



суары. Никаких клубов и соревнований там нет, скукота.

В этот раз мы побывали в массайской деревне. Это закрытые племена, но пара-тройка деревень открыта туристам. Туда пускают, танцы, фото, все можно смотреть, я даже с маленьким ребенком познакомился, спел ему нашу колыбельную. Дома они строят из веточек, соломы и коровьего навоза. В до-

мах из мебели только нары, открытый камин, так и живут. Ходят пешком, машин, конечно, нет. У всех местных всегда в руке палка, у некоторых — копье. В женах себя не ограничивают. Чем больше коров у мужчины, тем больше жен можно иметь, видимо, прямая зависимость от стройматериалов.

Сама гора тоже национальный парк. Некое госпредприятие, которое разра-

ботало 8 официальных маршрутов. За вход мы заплатили примерно 1300 рублей. Обязательное условие — нужно взять с собой носильщиков. Стоимость услуг примерно 25\$ за несколько дней. На машинах туда соваться запрещается. Хотя я посмотрел: кое-где проехать можно, трудно, но можно.

Восхождение было сложным. Стартуют из базового лагеря всегда в ночь, так как ночью самая спокойная погода. Всего маршрут восхождения более 11 часов. Народу приезжает много, но зайти удастся не всем — примерно треть не осиливает подъем на Килиманджаро. Есть место встречи, где потоки людей снизу пересекаются с потоками сверху. Спускаются все очень уставшие, с синими лицами, обветрившимися губами. Перепад высот при подъеме полтора километра, а при спуске надо без остановки еще сразу на километр вниз спуститься. Вот и пересекаются свежие туристы с уставшими, какие тут могут быть разговоры. Мы, конечно, с собой взяли флаг клуба — вот и еще одно место на земле, где отмечился наш пермский клуб.

Мест еще интересных немало, жаль, что внедорожник не везде с собой получается взять.



СЕВЕРНАЯ ПОДКОВА



В тайге человек в гостях: здесь еще можно увидеть вековые кедр, которые и втроем не обхватить, прогуляться рядом с величавыми птицами и встретить непуганых животных. По отзывам путешественников, подобный уход от цивилизации дает им «эффект перезагрузки»



Евгений Бородин,
руководитель фан-клуба BRP

Покупая квадроцикл, каждый грезит о драйве и о довольном лице на красивых снимках, а отнюдь не представляет себя часами наматывающим лебедку на сук и вырубаящим лес. Фан-клуб BRP сообщает о ярком маршруте «Северная подкова», после которого у вас не будет аллергии на фразу «внедорожный поход». Будет время достать камеру, сходить в баню и обсудить происходящее с напарниками.

«Северная подкова» — это группа треков, объединяющая

в один маршрут Кваркуш, Жигаланы, Ольвинский камень, Конжак. Добротный поход для квадроциклистов, снегоходчиков и джипперов. Не скажу, что простой, — требует бдительности пилота. Но при должном уважении к дикой природе и технике безопасности «Подкова» подарит незабываемые впечатления как новичку, так и бывалому экспедиционеру. И что самое важное — даст возможность по-пу-те-шест-во-вать, а не измучить себя и технику.

День 1. Северный Колчим — изба под Кваркушем — Цепельские поляны (70 км)

Выезжаем из Перми в полночь на автобусе. Квадроциклы предварительно отправляем на кран-борте в Северный Колчим. Дорога 420 километров, и в 8 утра мы на месте. Здесь заканчивается цивилизация: магазины, мобильная связь, свет. В квадроциклетную экипировку передеваемся в автобусе. Очень советую облачаться не в ватные штаны и робу, а именно в экипировку для ATV, поскольку все время придется находиться в кон-

такте с природой. Проверяем оперативку, в 10 часов отправляемся в путь.

Направление на Золотанку. Солнце, гравийная дорога — 45 километров пролетают на одном дыхании со скоростью 60–80 км/ч. Сворачиваем с трассы, переходим первый брод. В 13 часов — привал, обедаем. После этого начинается бездорожье, освежаем навыки вождения квадрата по колее. До первой ночевки еще 25 километров — это 3,5 часа с остановками на перекур и фотосессии. Навстречу попадают охотники. Говорят, выслеживают дичь.

Часам к шести вечера добираемся до Цепельских полей. Вожделенная изба может вместить 5–7 человек. Есть баня по-черному. Как правило, избы строят у ручья или реки, так что вода и теплая ночевка нам обеспечены. Располагаемся, готовим еду. Вот и хозяева: мы угощаем их, они — нас. Слово за слово... Часть туристов отправляется на хребет — до Кваркуша буквально 100 метров, фотографируемся, готовимся ко сну.

День 2. Изба под Кваркушем — Кваркуш насквозь до Жигаланов (30 км), Жигалан — база «Звезда» (30 км)

В полдень, проверив снаряжение и рации, отправляемся в путь через Кваркуш в сторону Свердловской области к реке Жигалан и Жигаланским водопадам. Выходим к реке под Вогульским камнем и к избе на 3–4 человек. Все экспедиционеры там бы не разместились.

Кваркуш — это 927 метров над уровнем моря. Снижаемся до 760 метров — и туман рассеивается. Спускаемся по камням и воде — вон он, естественный триал. Рядом

Маршрут	Кваркуш — Жигаланы — Ольвинский камень — Конжак (330 км)
Техника	квадроцикл, снегоход, внедорожник
Длительность похода	5 дней
С собой	GPS-навигатор, рации, спутниковый телефон, палатки, спальники, костровой набор, питание, комплект сухой одежды, экипировка для ATV, шлемы, GSM, камера
Старт	Северный Колчим
Финиш	Кытлым



маршируют глухари. Присутствие людей на квадроциклах гордых птиц не смущает. Через 1,5 километра спуска мы оказываемся на перекрестке дороги Свердловской области. Направо — на турбазу «Звезда», налево — на водопады. Конечно, на водопады! Вновь фотографии, чай, общение. Под впечатлением быстро пролетают еще 30 км до базы.

На «Звезде» ждет теплый дом, горящий камин, баня. Персонал базы — 3 человека — они же администраторы, дворники и сторожа. Базу содержат достойно.

День 3. Отдых

С утра достаем пенки, лежим на улице, принимаем солнечные ванны. Хороший день. Вечером — байки у костра.

День 4. База «Звезда» — поселок Кытлым (170 км)

На этом участке в программе значит Ольвинский камень (1043 м) как главная достопримечательность. К нему и направляемся. Проезжаем избу Тулайка. Там доступна техпомощь: трактора, сварка, болты.

Вот и Ольвинский камень. Виды впечатлили всех, сравнили с Альпами. Открывается второе дыхание. Каждый вдыхает полной грудью и появляется ощущение подвига, хочется приключений.

Через 70 километров — привал. Погнались дальше. Смеркается. Дорога превращается в заросшую тропу. Вооружившись картами GPS, опытным взглядом экспедиционеров намечаем путь и начинаем по нему двигаться. Проехав 500 метров по «вырубам», оказываемся на квартальной просеке, которая вела вниз и вверх. В темноте лучше не рисковать — разбиваем лагерь у гигантского кедра.

День 5. Финиш

Разведка: выбираем правильную дорогу. Здесь лет десять никто не ездил. Через 20 километров трасса улучшается. Уже в 15 часов мы — под горой Конжак. По пути заезжаем в магазин. А после отправляемся на базу, у которой пока нет названия. Назовем ее «У Алевтины».

В цивилизации начинается общение в лучших туристических традициях: баня, возторженные тосты, лица напарников, приятная усталость. Делаем звонок на «большую землю» — сообщаем о нашем финише водителям автобуса и кран-борта. Ребята приезжают к утру. Мы загружаемся и отправляемся домой. В Перми уже в 22 часа. Еще какое-то время пожимаем руки, обнимаемся и клянемся друг другу, что непременно съездим куда-нибудь в том же составе.



Трек «Северная подкова» доступен на сайте <http://maps.d-x.ru/> и совершенно бесплатен

can-am



<p>Outlander 400 EFI Цвет – красный Комплектация – STD Мощность – 32 л.с. Вес, кг – 280</p>  <p>359 000</p>	<p>Outlander 500 Цвет – красный Комплектация – STD Мощность – 46 л.с. Вес, кг – 297</p>  <p>439 000</p>	<p>Outlander 500 DPS Цвет – желтый Комплектация – DPS Мощность – 46 л.с. Вес, кг – 297</p>  <p>499 000</p>
<p>Outlander MAX 500 DPS Цвет – желтый Комплектация – MAX DPS Мощность – 46 л.с. Вес, кг – 320</p>  <p>589 000</p>	<p>Outlander 650 X-MR Цвет – желтый/черный Комплектация – X-MR Мощность – 60 л.с. Вес, кг – 303</p>  <p>689 000</p>	<p>Outlander MAX 650 XT Цвет – желтый Комплектация – MAX XT Мощность – 60 л.с. Вес, кг – 326</p>  <p>729 000</p>
<p>Outlander MAX 650 XT CAMO Цвет – камуфляж Комплектация – MAX XT CAMO Мощность – 60 л.с. Вес, кг – 326</p>  <p>749 000</p>	<p>Outlander Max 1000 XT Цвет – желтый Комплектация – MAX XT Мощность – 82 л.с. Вес, кг – 345</p>  <p>899 000</p>	<p>Outlander 1000 X-MR Yellow/Black/Camo Цвет – черный/желтый/камуфляж Комплектация – X-MR Мощность – 82 л.с. Вес, кг – 345</p>  <p>Цвет «камуфляж» дороже на 20 000 909 000*</p>
<p>Outlander Max 1000 XT-P Black/Yellow Цвет – черный/желтый Комплектация – MAX XT-P Мощность – 82 л.с. Вес, кг – 371</p>  <p>939 000</p>	<p>Outlander Max 1000 LTD Цвет – белый Комплектация – LTD Мощность – 82 л.с. Вес, кг – 371</p>  <p>959 000</p>	<p>Outlander 1000 XT 6x6 Цвет – желтый/серый Комплектация – XT 6x6 Мощность – 82 л.с. Вес, кг – 439</p>  <p>1 169 000</p>

**ДИЛЛОС
EXTREME**

BRP Центр

ул. Борцов Революции, 152 В

257-69-69

ул. КИМ, 75 | 265-00-65

www.d-x.ru



ВТОРАЯ ЖИЗНЬ ВНЕДОРОЖНИКА

Возможно ли это? Да, конечно, ведь новый хозяин — новая жизнь. Но если хозяева меняются часто, а машина только стареет, то, скорее всего, новой жизнью это уже не назвать. Но шанс на вторую жизнь у автомобиля все-таки есть! И об этом мечтают не только машины, но и многие водители. Если мечты совпадают, почему бы им и не сбыться?

АЛЕКСЕЙ Е., ВЛАДЕЛЕЦ TLC-80

Купил подержанную 80-ку. Почти два года ездил на стандартной машине, всегда мечтал «поднять», чтобы было «как у всех». Сначала поставил настоящие бампера, хорошую оптику, потом лифт-комплект и 33-и колеса. Что сказать? Машина действительно обрела настоящую жизнь! В основном эксплуатирую в городе, но когда съезжаю с асфальта, ловлю настоящий кайф, машина доставляет удовольствие от вождения! По работе использую микроавтобус «Грандис» и легковую «Мазду», но обновленной «Тойоте» они не конкуренты!



текст: off-road.perm

Хороший внедорожник найти можно среди рамных Тойот, Ниссанов и других их собратьев. Именно таким машинам повезло больше, чем легковушкам. Конечно, некоторым избранным легковушкам суждено стать раритетом, и это тоже новая жизнь, правда, похожая, скорее, на бессмертие. Рожденным же для бездорожья такая перспектива будет настоящим позором! Итак, о чем кроме нового настоящего хозяина мечтает давно уставший от города внедорожник? У нас готов целый список!

- Зубастая резина
- Новые амортизаторы
- Лифт подвески
- Настоящий бампер спереди и сзади тоже, конечно
- Шноркель
- Лебедка, хотя лучше две, чем одна

• Люстра – не обязательно, но тоже неплохо

• Реечный домкрат, как же без него?

• Багажник на крышу, если, конечно, лишний вес не страшен

• Надежная навигация

И тогда... Можно вырваться из городских джунглей! Туда, где нет дорог и по многочисленным маршрутам колесят собратья, уже получившие вторую, ту, о которой так мечтали, настоящую внедорожную жизнь.

Так о чем мечтают внедорожники, косящие по улицам города? Забыть навсегда о бордюрах, асфальте, светофорах, пробках... «Свобода движет наши тела и души», как говорится в одном из многочисленных перефразированных девизов любителей бездорожья. Или как в известном всем тосте: «За сбычу мечт!».



ВСЕ, ЧТО НУЖНО ВАШЕМУ ВНЕДОРОЖНИКУ



● **GPS-навигаторы Garmin**
вся линейка, от 5 400 руб.



● **Силовые бамперы**
на все модели автомобилей



● **Сандтраки**
T-max, 150 см, пара
10 399 руб.



● **Диски колесные**
диск Off-Road-Wheels ORW
от 2 500 руб.



● **Самоблокирующийся дифференциал**
всех типов, от 9 000 руб.



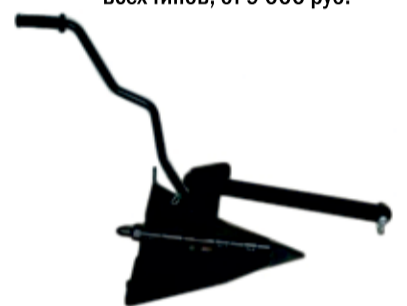
● **Рулевые стабилизаторы (демпферы)**
в ассортименте, от 4900руб.



● **Цепи колесные**
пара, от 2 500 руб.



● **Надувной домкрат AIR JACK, 4 тонны**
Грузоподъемность – 4 000 кг
Вес – 6,8 кг
Высота – 750 мм
Диаметр – 640 мм
5 200 руб.



● **Якорь самовытаскивания TELAWEI для лебедки**
7 850 руб.



● **Экспедиционные багажники**
ко всем маркам автомобилей, от 14 000 руб.



● **Балка с 40 светодиодами**
мощность – 5x40 Вт
темп. – 6000 К
размер – 1100x80x100 мм
29 000 руб.



● **Резина для внедорожников**
любых размеров



● **Домкраты реечные Hi-lift**
120 см – 5 100 руб.
150 см – 5 500 руб.



● **Стропы динамические**
все размеры, от 700 руб.



● **Шноркели**
для всех марок автомобилей,
от 4 500 руб.



● **Электролебедки**
в ассортименте, от 9 000 руб.



● **Система для подключения двух аккумуляторных батарей**
T-max, 5 500 руб.



● **Лифт-комплекты подвески**
на внедорожники
всех марок и моделей



● **Такелаж в ассортименте**

СТАРЫЙ ДОБРЫЙ 276-й, ЧТО ВЗАМЕН?

Легендарный GARIN-276С, ставший за много лет одним из самых популярных у многих джиперов, снегоходчиков и квадроциклистов, увы, безнадежно устарел. Взамен ему наметился более современный прибор с индексом 376. Но он практически сразу, несмотря на современный gps-чип и более яркий экран, устарел и также был снят с производства

текст: off-road.perm

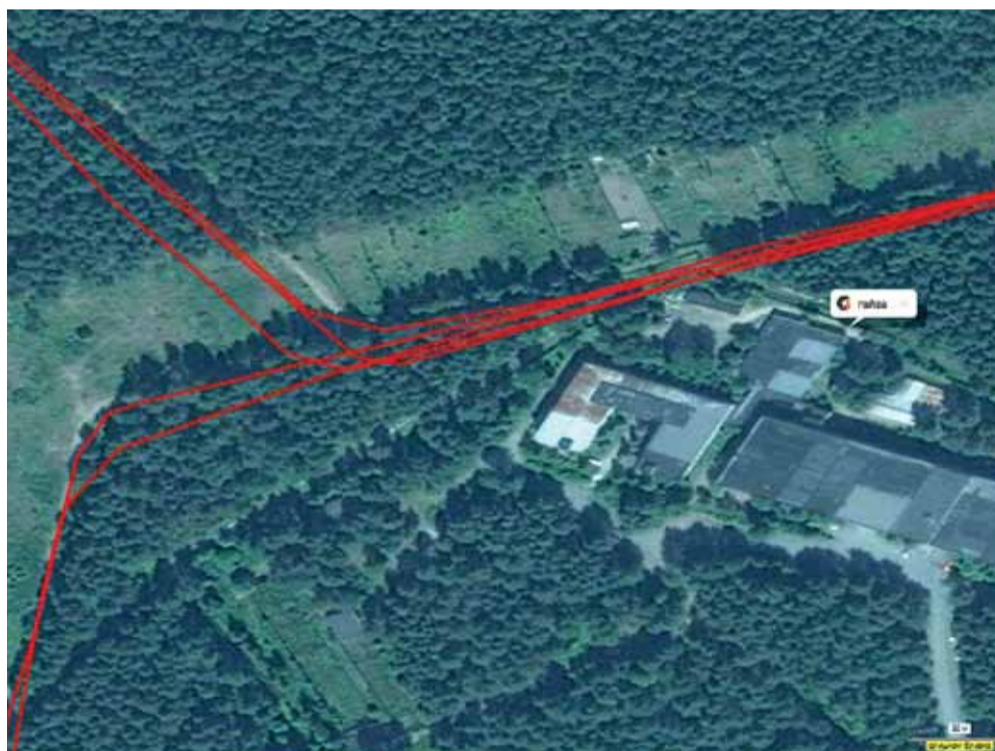
Многочисленные модели от других производителей с богатыми возможностями и огромными экранами явно не достигают до твердо занявшего нишу любителей экстремальных поездок Garmin.

Появившаяся одновременно с 376 прибором, модель Garmin-620 была сложна в использовании и практически сразу была забракована практически всеми, кто рискнул приобрести совсем недешевую новинку.

И вот, долгожданная середина между картплотерами и карманными навигаторами вошла в массы. Гарминовская серия «Монтана» надежно заняла свою нишу, став полноценным преемником популярной 276-й серии.

Большой и яркий экран с подогревом, возможность использования одновременно как штатного аккумулятора, так и обычных батареек, отсутствие неудобно торчащей антенны, возможность загружать не только традиционные векторные карты, но и аэро(космо)фотосъемку — все это в сочетании с исключительной надежностью сделали серию «Монтана» очень популярной.

Пользователю доступны сразу несколько моделей GPS-приемников.



Карта дает минимальную погрешность

Как с фотокамерой, так и без, а также с модной в некоторых странах возможностью приема информации о дорожном трафике (приборы с индексом t). Наверняка это было бы очень

удобно для любителей экстремальных поездок — можно видеть, где находятся твои коллеги по увлечению, однако такая функция, увы, не работает даже в США.



Фирма RAM-MOUNT. Мировой лидер в производстве креплений для всевозможных приборов выпускает все варианты креплений для приборов Garmin. Исключительная надежность и удобство использования RAMовских креплений — и вы точно не потеряетесь в любой точке Пермского края

Фотокамера позволяет делать вполне приличные снимки, причем кроме даты и времени на них автоматически фиксируется и место, где он был сделан.

Для работы с навигатором очень удобна новая программа BaseCamp.

Кроме перечисленных функций, приборы могут связываться друг с другом по беспроводной технологии. Очень удобно передать встретившимся на маршруте коллегам свой трек, обменяться пройденными точками. Также «Монтана» позволяет не только участвовать в популярной во всем мире игре «Геокашинг», но может сама находить спрятанные активные GPS-метки, которые можно приобрести дополнительно.

Разработчиком сделан уже следующий шаг — приемник, по внешним данным очень похожий на «Монтану», но базирующийся внутри на операционной системе Андроид, получил новое название Monterra. Эту новинку еще предстоит оттестировать, но заявленные производителем возможности делают его уже исключительно привлекательным.

Естественно, все приборы имеют максимальную защиту для своего класса от внешних воздействий, таких, как вода, снег, грязь и т.п.

ДЕРЖАТЕЛИ ДЛЯ ПОРТАТИВНОЙ ТЕХНИКИ RAM MOUNTS



ЦЕНТР ВНЕДОРОЖНЫХ АКСЕССУАРОВ
г. Пермь, ул. Куйбышева, 69, тел. 241-99-89

ИНТЕРНЕТ И ОФФРОУД

В свободное от путешествий и последующего ремонта техники время каждый джипер может бороздить по бескрайним просторам интернета. Что же можно найти интересного в пермской зоне мировой сети?



Тематические сайты о соревнованиях и путешествиях

Сайт Пермского внедорожного клуба www.off-road.perm.ru

За более чем 10 лет существования сайт превратился в настоящий портал, объединивший в себе информацию о сотнях прошедших соревнований, походов и экспедиций. Треки, результаты, новости внедорожного спорта — здесь собрана летопись пермского полноприводного движения.

Сайт фан-клуба BRP www.maps.d-x.ru

Тематика сайта — экстремальные и не очень путешествия по Пермскому краю и не только. Масса полезной информации для владельцев квадроциклов, снегоходов, гидроциклов. Клуб работает круглогодично, мероприятия проходят практически каждую неделю. Их длительность от 1 до 7 дней в зависимости от степени сложности. Смотрите готовые маршруты, стройте планы на будущие поездки вместе с друзьями.

Пермский клуб автопутешествий www.permavtotravel.ucoz.ru

Сайт посвящен теме автотуризма с историческим уклоном. Богатая история Пермского края сделает ваше автопутешествие незабываемым. Пермский клуб автопутешествий — это сотрудничество людей, живущих в Пермском крае и любящих путешествия на автомобиле, объединенных единой целью — узнать как можно больше об истории и культуре родного края, его достопримечательностях и рассказать об этом.

Где можно пообщаться с коллегами

Безоговорочный лидер обмена мнениями, опытом, советами, впечатлениями, маршрутами, эмоциями, наставлениями и т.п. — пермский форум Teron.ru. О нем мы уже писали в предыдущих номерах газеты.

Благо, что теме оффроуда на пермском форуме посвящен целый раздел, причем весьма популярный.

Первое сообщение в нем датировано еще январем 2005 года, хотя, безусловно, джиперы общались как-то и задолго до этой даты.

Постараемся сделать небольшой обзор самых популярных тем.

О мероприятиях

Кубок Ассоциации «Запад». Тема альтернативного «Ухаба» собрала более 1300 сообщений и почти 73 тысяч просмотров читателей. Соревнования по джип-спринту продолжают регулярно проходить в городах и районах Пермского края.

ТРОФИ-59. Соленые уши — действительно легендарная гонка, Терон здесь выступает истинной летописью, собрав множество информации, связанной с ее проведением. В теме содержится все приключения участников.

Бродяга-трофи. Мир начинается здесь! — одно из соревнований трофистов, пришедшее на смену Телеком-трофи, уже набрало более 600 сообщений и 44 тысяч просмотров.

О легендарных внедорожниках

Любителям TLC-80. Тема создана 5 лет назад. Собрала почти 1800 сообщений и 85 тысяч просмотров. Все, что связано с этим автомобилем, обсуждается владельцами и не только.

ГАЗ-69. Легенда отечественного автопрома набрала более 30 тысяч просмотров и 252 сообщения.

Об объединении по интересам

Перепись владельцев ATV. Тематическая долгожительница и рекордсмен. Появилась в ноябре 2006 года. Насчитывает более 6 тысяч сообщений и почти 180 тысяч просмотров. В ней квадратоводы обсуждают не только маршруты своих путешествий, но и всевозможные технические аспекты.

Снегоходы, что, где и как. Аналогична теме ATV, появилась в 2009 году. В теме 772 сообщения и 57 тысяч просмотров.

Неофициальные мероприятия джиперов. Повествует о разном. С 2012 года набрала более 600 сообщений и 28 тысяч просмотров.

Прокатимся лайтово вечером. Появилась лишь год назад, но стала одним из хитов среди посетителей пермского интернета. Благо, прокатиться вечером у нас всегда есть куда. Более 700 сообщений и почти 40 тысяч просмотров.

Очень, очень сильный Север. Появилась, видимо, как альтернатива предыдущей теме только в 2014 году и менее чем за 4 месяца набрала почти 400 сообщений и до 35 тысяч просмотров. В этой теме джиперы обсуждали пред-

стоящий марш-бросок до Полярного Урала на четырех подготовленных внедорожниках. Участники форума помогли советами по прокладке маршрута и подготовке автомобиля, «собирали» и отправляли смельчаков в дальний и непростой путь, следили за передвижением по маршруту, соболезовали, переживали, при возвращении встречали и радовались успехам героев.

О ставших легендарными маршрутах

Екатерининский канал. Теме также еще менее года, но уже почти 25 тысяч просмотров и более 400 сообщений. Немногие знают о его существовании.

Адово озеро. С 2010 года в теме 558 сообщений и более 40 тысяч просмотров. Десятки экспедиций на север края, подробное описание маршрута, рассказы о щуках по 40 кг и т.п.

С ветерком до Черепаново... Еще один из хитов пермских джиперов. С октября 2013 года в теме 558 сообщений и более 50 тысяч просмотров.

В июне на г. Ослянка. Хотя почему только в июне? Тема активно осуждается и читается — более 25 тысяч просмотров и 400 сообщений.

Вопрос знатокам Кваркуша. В теме за 2,5 года уже 935 сообщений и более 53 тысяч просмотров. Еще одно из мест непрекращающегося никогда паломничества любителей 4x4.

О всяких внедорожных приспособлениях

Самодельные и мелкосерийные вездеходы. Создана в 2010 году, 25 тысяч просмотров.

ЧИП-тюнинг «УАЗ-Патриот». Более 25 тысяч просмотров.

А также сотни тем о хайджеках, лострах, бензопилах, лопатах, лебедках и т.п.

Для свободного времени

Юмор в тему АВТО.OFF-ROAD. За 4 года собрала почти 800 сообщений и 80 тысяч просмотров.

День рождения джипера! Почти 800 поздравлений за 5 лет.

Умершие темы

Среди весьма популярных, но не доживших до нынешнего 2014 года тем можно найти такие, как:

УАЗ-Буханка. Тема умерла 14 апреля 2012 года, набрав более 30 тыс просмотров.

Зимняя резина на НИВУ 21214. Тема умерла в сентябре 2012 года, набрав перед этим почти 30 тыс. просмотров.

Лебедка своими силами. Родилась 1 марта 2010 года. Прожила всего 2 недели. Набрала 16 тыс. просмотров и почти 100 сообщений.

Уральский ухаб. Тема умерла в январе 2011 года (а жаль) вместе с традиционным народным соревнованием Уральский ухаб, проводимым более 15 лет.

Социальные сети

Социальные сети vk.com

Для любителей квадроциклов и снегоходов — «группа любителей ATV Club «Черные Волки» Пермский край», которая состоит из 203 участников.

Для всех, кто любит автомобили и их производные, бездорожье, экстрим и просто активный отдых — группа «Пермский внедорожный клуб», 594 участника.

Наши коллеги из Екатеринбург — группа «Внедорожный клуб «OFF ROAD», 429 участников.

Наши коллеги из Верещагино — группа «Пермский off-road-клуб [В] Контакте», 834 участника.

Группа «4x4 (((УРАЛЬСКИЙ УХАБ)))» с девизом ((ТАНКИ ГРЯЗИ НЕ БОЯТСЯ)). Кто любит ездить не по дорогам а по бездорожью... А настоящие мужики ничего не боятся) а если ты такой, не проходи мимо вам сюда))), 307 человек.

Легендарная квадросерия соревнований — группа «Can-Am Trophy Russia», 3497 человек.

Также для каждого соревнования открывается своя открытая группа.

У компании «Дилос-Экстрим» есть странички с таким же названием и в vkontakte, и на facebook. Там рассказывается об интересных событиях и новинках «внедорожной жизни».

Конечно, в соцсетях есть масса объединений, для кого оффроуд — своего рода стиль жизни.

Внимание! Не забывайте главное: если вы отвернетесь от мира, прильнув к экрану компьютера, планшета или телефона, то и мир отвернется от вас!

ПАТРИОТ ПЕРМСКИХ УХАБОВ

Весной 2013 года к нам в обратился клиент с просьбой подобрать и оборудовать полностью по его желанию «правильный» внедорожник



Степан ФРОЛОВ,
главный специалист центра
внедорожных аксессуаров

Как и во всех аналогичных случаях, мы, специалисты с многолетним опытом, подошли комплексно и профессионально. С чего началась работа?

Первым делом нужно было определить, для чего «строим» автомобиль. В процессе переговоров и уточнения всех нюансов было решено начать работу, определив цель по ходу. Автомобиль для бездорожья должен быть оснащен всем необходимым, не потеряв при этом комфорт и внешнюю эстетику. Просчитав много вариантов и исходя из предпочтений клиента, мы выбрали недорогой в обслуживании, достаточно комфортабельный, отличной внешности и неограниченный по тюнингу знаменитый во внедорожных кругах UAZ Patriot. Новые модели «Патриотов» на заводе оснащаются очень комфортным салоном, новой

панелью, удобными сидениями и т.д., а значит, обладают сильным внедорожным потенциалом.

Прошло немного времени... и он у нас! Сроки сжаты, вот-вот наступит сезон. Поэтому необходимо все сделать быстро и качественно, благо для этого у нас есть все возможности, огромный склад оборудования в наличии, собственный профессиональный сервисный центр.

Не медля ни минуты, мы приступили к подготовке русского джипа. Во-первых, что такое джип без лебедки? Своей очереди ждала хорошо зарекомендовавшая себя электролебедка ComeUP 9.5 с усилием 9500 фунтов (4315 кг). Во-вторых, под такую мощную лебедку был подготовлен передний силовой бампер с кенгурином производства подмосковной фирмы РИФ. Учитывая вес переднего бампера и вес лебедки, получалось достаточно сильное утяжеление около 110 кг на переднюю ось. Заводская подвеска автомобиля не рассчитана на такие нагрузки, поэтому ее место занял профессиональный комплект американской лифтованной оффроуд подвески Tough Dog с положительной нагрузкой. Добавились 110 кг спереди и постоянная нагрузка до 300 кг сзади, включая масляные амортизаторы увеличенного хода, а это значит — плюс 51 мм спереди и сзади. Лифт подвески 50 мм дает возможность установки колес увеличенного

диаметра. Выбор резины был сделан в пользу супергрязевых покрышек SIMEX EXTREME TREKKER 35/10.50R16, резина которых, открывенно говоря, очень большая! Родные диски под такую резину, разумеется, не годятся, поэтому меняем их на знаменитые литые диски в оффроуде LF Works Dick с вылетом. Дабы скомпенсировать потерю мощности и

вильной трансмиссии? И так, проверенные, испытанные жесткими нагрузками принудительные пневмоблокировки ульяновского завода «Спрут». Для их включения и более надежной работы установлен австралийский компрессор с возможностью подкачки колес ARB. Теперь блокировки включаются из салона с помощью кнопки, если быть точ-

багажник — корзина РИФ с местом под люстру. Багажник — вещь многофункциональная. На него с легкостью был закреплен реечный домкрат американской фирмы Hi-Lift. Достойное место заняли фары рабочего освещения Hella Ultra Beam. Удобство погрузки и разгрузки вещей на экспедиционный багажник обеспечила лестница соответствующей фирмы РИФ. Спереди дополнительно были защищены рулевые тяги (слабое место) силовой трубчатой защитой РИФ. Для преодоления водных преград предусмотрен выносной воздухозаборник «Шноркель UAZ патриот».

Одним из желаний клиента был огромный запас хода и автономная работа. Наше решение — установить два топливных бака увеличенной емкости (по 75 литров), итого получается запас топлива в 150 литров.

Список других полезных вещей и функций автомобиля можно продолжать. Перед заказчиком в нужный срок предстал полноценный, грамотно построенный джип. Внешний вид «Патриота» только улучшился, комфорт не был потерян. Слова благодарности от владельца внедорожника означали для нас, что с задачей мы справились! Машина безотказно работает уже почти год, полевые испытания показали, что все сделано грамотно, надежно и качественно.

Профессиональный подход к тюнингу внедорожников — это наша работа.



тяги после установки «огромных колес», наши технические специалисты установили комплект пониженных шестерен 1:2.8 в раздаточную коробку. Колеса с вылетом и широкая резина достаточно сильно показали наружу из арок. Чтобы исключить закидывание грязью кузова, установлен, всегда нужный, комплект расширителей колесных арок 5 см. Fender Flares. Разумеется, какой внедорожник без пра-

нее, двух кнопок: одна — для блокировки переднего моста, вторая — для заднего, что очень удобно. Не остался без внимания задний бампер. В связи с тяжестью запасного колеса и его диаметром, штатное крепление запаски не подходило. Меняем родной задний бампер на силовой бампер РИФ с калиткой под запаску и местом под фаркоп. Для перевозки многих нужных вещей установлен экспедиционный

ПОЛУЧЕНИЕ ПРАВ ПО-НОВОМУ

5 ноября 2013 года вступил в силу Федеральный закон от 07.05.2013 № 92-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях». Нормы данного закона внесли значительные изменения в процедуру выдачи водительских прав

текст: Кирилл Калашников, эксперт компании «ТелекомПлюс», Рамиль Касимов, заместитель начальника инспекции, начальник отдела гостехнадзора №1 Инспекции государственного технического надзора Пермского края

Так, количество категорий водителей увеличится до 10, впервые вводится разделение на тех, кто водит «автомат» и «механику». При этом следует отметить, что водительские удостоверения, выданные в Российской Федерации до дня вступления в силу Федерального закона от 07.05.2013 № 92-ФЗ, признаются действительными до окончания установленного в них срока.

Именно появление новых категорий транспортных средств и, как следствие, водительских прав стало главным нововведением вышеуказанного закона. Число категорий увеличилось до десяти, кроме того, появилось еще шесть подкатегорий.

Разграничены категории прав для мотоциклов, мопедов, квадрициклов. Квадрициклы — это четырехколесные мототранспортные средства (трициклы — трехколесные), предназначенные для использования по дорогам общей сети и подлежащие регистрации в ГИБДД в общем порядке. Проще говоря, квадрициклы — это либо трех- или четырехколесные мотоциклы, либо мини-автомобили, на которые нужны такие же документы, как на машину или мотоцикл. При покупке к такому транспорту прилагается паспорт транспортного средства (ПТС).

Согласно пункту 1 статьи 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» для управления трициклом или квадрициклом в водительских правах у вас должна быть открыта категория «B1». Но и все обладатели категории «B» — автомобили, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми, — могут без последствий пересядывать на подобный трех- или четырехколесный транспорт.



А владельцам легких трициклов и квадрициклов (с объемом двигателя не более 50 кубических сантиметров) необходимо иметь права с категорией «M» — мопед либо обладать любой другой открытой категорией водительских прав.

Следует отметить, что согласно пункту 1.2 Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» к мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг. Таким образом, получается, что если трицикл или квадрицикл имеет массу не более 400 кг, то его можно приравнять к мотоциклу и, следовательно, для его управления необходимы права категории «A», а не «B1».

Получение прав на внедорожное мототранспортное средство (мотовездеход (квадрицикл) и снегоход)

Мотовездеход — это мототранспортное внедорожное средство с шинами, внутреннее давление в которых не более 69 кПа (0,7 кгс/куб. см), имеющее сиденье с мотоциклетной посадкой и руль

мотоциклетного типа, предназначенный для передвижения вне дорог общего пользования. Большинство мотовездеходов имеют четыре колеса, такие мотовездеходы называются квадрициклами.

Основной документ внедорожного мототранспортного средства — это паспорт самоходной машины (ПСМ). Регистрировать их необходимо в органах Гостехнадзора, и для управления ими необходимо иметь удостоверение тракториста-машиниста (тракториста) категории «A 1» — внедорожные мототранспортные средства.

Согласно пункту 11 Постановления Правительства РФ от 12.07.1999 № 796 «Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)» удостоверение тракториста-машиниста на категорию «A 1» можно получить с 16 лет. Для допуска к экзамену необходимо пройти медицинское освидетельствование и получить медицинскую справку установленного образца о допуске к управлению самоходными машинами соответствующих категорий и подготовиться к квалификационному экзамену, который проводят сотрудники органов Гостехнадзора. На категорию «A 1» можно подготовиться

либо самостоятельно — экстерном, либо в соответствующем учебном заведении.

Приемом экзаменов и выдачей удостоверения тракториста-машиниста (тракториста) занимается инспекция Гостехнадзора района по месту жительства владельца снегохода. Экзамен так же, как и в ГИБДД, состоит из 2 этапов: теоретического и практического.

Теоретический:

— для лиц, имеющих водительское удостоверение, в т.ч. тракториста, — по безопасной эксплуатации;

— для лиц, не имеющих водительского удостоверения, — по правилам дорожного движения и безопасной эксплуатации.

Однако теоретический экзамен гораздо проще, чем при получении прав на управление автомобилем, ведь на внедорожной мототехнике не выезжают на оживленные городские улицы с многополосным движением, регулируемыми и трамваями.

Согласно пункту 19 Постановления Правительства РФ от 12.07.1999 № 796 кандидат, не сдавший теоретический экзамен, к практическому экзамену не допускается. Повторно экзамен назначается не ранее чем через 7 дней. Оценка, полученная на теоретических экзаменах, считается действительной в течение 3 месяцев.

Практический также похож на автомобильный экзамен и принимается на закрытой от движения площадке. Сдающие экзамен на категорию «A1» выполняют следующие задания:

Задание 1. Пуск двигателя.

Задание 2. Габаритный коридор, габаритный полукруг, разгон-торможение.

Задание 3. Змейка.

При этом кандидат, не сдавший подряд 3 раза практический экзамен, к следующей сдаче допускается только после дополнительного обучения по управлению самоходными машинами с представлением об этом соответствующего документа.

Лицам, имеющим водительское удостоверение с открытой категорией «A» (мотоциклиста), полученное до 1 января 2000 года, выдача удостоверения тракториста категории «A1» производится без сдачи экзамена.

Также необходимо указать, что согласно подпункту 43 пункта 1 статьи 333.33 Налогового кодекса РФ за выдачу удостоверения тракториста-машиниста (тракториста) необходимо заплатить госпошлину в размере 400 руб.

Удостоверение тракториста-машиниста (тракториста) выдается на 10 лет. Более подробную информацию можно получить на сайте инспекции Государственного технического надзора Пермского края (igt.permkrai.ru).

АЗБУКА ПРАВА
КОНСУЛЬТАНТ ПЛЮС
 Ваши права от А до Я
www.azbuka.consultant.ru

ЗАО «ТелекомПлюс»,
 г. Пермь, ул. Героев Хасана, 41.
 Телефон (342) 281-01-10.
 Горячая линия: 8-800-3000-368.
 E-mail: plus@perm.ru
www.telecom.perm.ru

ТЕЛЕКОМПЛЮС
 Справочные правовые системы
 КонсультантПлюс

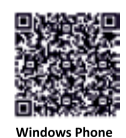
Все хорошо складывается!

Для тех, кто знает КонсультантПлюс и не только

- Как получить водительские права?
- Что делать, если автомобиль отправлен на штрафстоянку?
- Что грозит за проезд по полосе встречного движения?
- Какие права есть у водителя, если инспектор ДПС остановил автомобиль?
- Что учесть при тонировке стекол автомобиля?
- Что предпринять при принудительной эвакуации автомобиля?
- Что будет, если не уплачен штраф за нарушение ПДД?
- Каковы сроки уплаты и сроки давности взыскания штрафов ГИБДД?
- Что грозит за нарушение правил парковки?
- Что будет за установку на автомобиле ксеноновых ламп?
- Как оспорить нарушения ПДД, зафиксированные камерами видеонаблюдения?



Изучай документы на сайте www.consultant.ru или скачай бесплатно мобильное приложение "КонсультантПлюс: основные документы"



РЕЕЧНЫЕ ДОМКРАТЫ

Реечный домкрат Hi-Lift, он же Hi-Jack, — незаменимый предмет для владельца внедорожника. Придуманный еще в конце 19 века американским изобретателем Филиппом Джоном Харра, дошел до наших дней, практически не претерпев изменений

В руках опытного джипера является универсальным инструментом, с помощью которого можно поднимать, тянуть и перемещать застрявший автомобиль или иные тяжелые предметы, и даже использовать его как небольшой пресс. Для использования в качестве лебедки к домкрату необходимо добавить такелажный набор: стальные цепи достаточной прочности и длины, несколько шаклов и корозащитную стропу.



Принцип работы основан на попеременном перемещении нагрузки между площадками посредством шатуна

При подъеме, когда ручка находится в вертикальном положении, нагрузка приходится на верхнюю (большую) площадку. Когда ручка опускается, шатун, опираясь на нижнюю площадку, поднимает верхнюю площадку до момента перескакивания пальца в следующее отверстие рейки. То есть подъем будет происходить при каждом опускании ручки. При поднятии ручки нижняя площадка подтягивается на одно отверстие вверх. Вот и весь цикл работы.

При спуске все происходит с точностью до наоборот: опускание происходит при каждом подъеме ручки в вертикальное положение, когда она находится в горизонтальном положении, вся нагрузка приходится на ниж-



Хранить «хай-лифт» нужно смазанным в сухом помещении. Если же ему приходится «жить» на улице, например, на экспедиционном багажнике или бампере внедорожника, необходимо использовать специальный защитный чехол, иначе подъемный механизм быстро забивается грязью и перестает работать, может получиться так, что восстановить работоспособность домкрата уже не получится.

нюю площадку, по мере подъема верхняя площадка опускается до момента перескакивания пальца в следующее отверстие. И, соответственно, при опускании ручки в горизонтальное положение нижняя площадка опускается на одно отверстие.

Работая с реечным домкратом, нужно быть крайне внимательным, поскольку конструкция крайне неустойчива в принципе, так как площадь опорного башмака невелика, а высота подъема существенна, достаточно небольшого отклонения от вертикали и груз (автомобиль) завалится в сторону. Поднятая машина может упасть от порыва ветра или резкого движения рычага. В связи с этим «хай-джек» годится только для подъема груза (автомобиля), для удержания необходимо использовать упоры и/или подставки. Работать под машиной, висящей на таком домкрате, категорически запрещено! Во время подъема или спуска ни в коем случае нельзя отпускать рычаг, иначе он начнет летать вверх и вниз с бешеной силой и скоростью. Если же рычаг выскользнул из рук, то лучше подальше отойти и дождаться, пока домкрат опустится. Попытки поймать рычаг заканчиваются плачевно, а иногда и летально.

Для обеспечения безотказной работы необходимо периодически обслуживать домкрат. Механизм хоть и простой, но требовательный к чистоте. Если в подъемную машинку попала грязь, необходимо тщательно ее промыть, высушить и нежирно смазать легкой



Важное правило при покупке: настоящий Hi-Jack для экстремальных поездок, никогда не подведет. Китайские аналоги — это гаражный инструмент и ничего более.

проникающей смазкой (силиконовой, тефлоновой или другой аналогичной). Использовать для этого моторное масло или консистентную смазку запрещается, поскольку она очень быстро облипнет грязью и песком, что, по сути, соизмеримо с окунанием в лужу.



Для еще большей универсальности «хай-джека» существуют следующие приспособления: Bumper Lift — устройство для подъема машины за бампер, Lift-Mate — устройство для подъема автомобиля за колесо.

Эта статья полностью посвящена главному атрибуту и помощнику джиперов, охотников и рыбаков — лебедке. Для чего служит лебедка, как правильно ее выбрать и как не «убить» ее при первом применении, все это вы узнаете, дочитав статью до конца



Как установить лебедку?

Первый вариант установки лебедки — установка в «родной» бампер. Это, пожалуй, самый простой и эффективный способ. Лебедку можно прикрепить к раме автомобиля под бампером, используя специальный подрамник.

Второй способ, самый популярный — установить лебедку в силовой бампер. Многие фирмы выпускают усиленные бамперы для внедорожников, которые уже рассчитаны на установку лебедки.

И, наконец, третий вариант. Если вы опасаетесь, что вашу лебедку могут украсть или вы планируете пользоваться лебедкой редко, вам нужно воспользоваться именно этим вариантом. Вы можете приобрести съемную лебедку.

При использовании лебедки старайтесь, чтобы трос меньше касался земли — в него забьется грязь, и ничего хорошего из этого, поверьте, не выйдет.

Советы по эксплуатации

Необходимо всегда иметь в виду, что лебедка при работе потребляет достаточно большой ток. Поэтому при использовании лебедки желательно не глушить двигатель машины. Более того, лучше всего будет в этом случае, наоборот, еще и прибавить оборотов двигателя, чтобы «помочь» лебедке.

Из школьного курса физики вы, наверное, должны помнить, что зацепить трос за «якорь» (например, дерево) следует как можно ближе к земле.

Однако, если автомобиль «зарываётся носом», то вы должны направить трос под большим углом от земли. Как это сделать? Лучше всего использовать блоки или подпорки. Также можно привязать трос за верхушку гигантской секвойи.

Если вы вытаскиваете сильно засевший автомобиль, обязательно проверьте, нет ли поблизости от машины и на пути камней, деревьев, арматуры и прочих предметов, способных повредить автомобиль.

Что делать, если поблизости нет мощных деревьев и валунов, которые можно использовать в качестве якоря? Допустим, вы видите вокруг только тонкие деревья или кусты. Вы можете обвязать их вместе и спокойно использовать как хороший «якорь».

Можно попробовать зарыть в землю колья, бревна, или, например, запасное колесо. Используйте любые предметы, находящиеся под рукой: большую канистру, охапку сучьев, сэнд-трак и так далее.

Спектр применения лебедки весьма широк. И вытащить машину из грязи — это, конечно, полезно. Но есть и другие объекты для применения лебедки. К примеру, она незаменима при строительстве дома или бани, устройстве колодца, благоустройстве участка. С помощью лебедки можно переместить в нужное место тяжелые строительные материалы, натянуть рулонную сетку, установить антенну. В общем, хороший хозяин придумает, как распорядиться этим устройством. В хозяйстве оно всегда пригодится.

Как выбрать лебедку?

При выборе лебедки в первую очередь нужно обратить внимание на реальное тяговое усилие. Оно должно быть как минимум в два с половиной раза больше полной массы автомобиля.

Возникает вопрос: как определить полную массу автомобиля? Возьмите значение массы, указанное в паспортных данных вашего автомобиля, прибавьте к нему массу пассажиров и водителя, а также массу всех дополнительных аксессуаров, таких как силовые бампера, багажник, пороги, нестандартные колеса, кондиционер, различная электроника, багаж. Также добавьте вес походного снаряжения. Сложив вместе вес всех вышеперечисленных предметов, вы получите примерное значение полной массы вашего автомобиля.

Перед покупкой лебедки необходимо обратиться к специалисту, который сможет посоветовать вам лебедку, наиболее подходящую для вашей марки автомобиля, и даст ценные советы по ее эксплуатации.

Вид лебедки	Преимущества	Недостатки
Электрические Работают от электромотора, который питается от бортовой сети автомобиля	<ul style="list-style-type: none"> • простота конструкции • легкость монтажа • удобство в использовании • способность работать при выключенном моторе 	<ul style="list-style-type: none"> • возрастает потребление энергии из бортовой сети
Гидравлические Работают от гидромотора, который приводится в действие насосом гидроусилителя руля	<ul style="list-style-type: none"> • высокая надежность гидромотора • устойчивость к перегрузкам • возможность работать под водой 	<ul style="list-style-type: none"> • невысокая скорость сматывания троса • невозможность работы при выключенном моторе • часто одного насоса ГУР не хватает для одновременной работы лебедки и гидроусилителя руля
Механические Приводятся в действие двигателем автомобиля	<ul style="list-style-type: none"> • высокая мощность, неприхотливость и надежность • возможность изменять скорость наматывания троса путем изменения оборотов двигателя 	<ul style="list-style-type: none"> • возможность установки только на внедорожники, раздаточная коробка которых допускает подключение коробки отбора мощности



Крупнейшая квадроциклетная серия соревнований Can-Am Trophy Russia в пятый раз пройдет на территории России. Как и в прошлые годы, она останется мультибрендовой, без каких-либо ограничений для спортсменов – принять участие в соревновании может каждый владелец ATV и SSV.



Can-Am Trophy Russia в 2014 году традиционно будет состоять из трех этапов:

23–25 мая, Республика Татарстан (г. Бугульма)

25–27 июля, Нижегородская область

12–14 сентября, Ставропольский край

Зачетные классы:

ATV (один участник на одной единице техники)

SSV (два участника на одном мотовездеходе)

Допуск к старту получат только правильно экипированные спортсмены. Обязательно наличие специальной обуви, сертифицированных мотошлемов, а также защиты, в частности – защиты шеи. За выполнением требований безопасности (таких, как пристегнутые ремни безопасности и застегнутые шлемы) будут следить судьи на старте.

Соревнования будут состоять из нескольких спецучастков – от трех до пяти, общей протяженностью до 300 км (гонка по легенде, роадбуку). Общий призовой фонд открытой внедорожной квадросерии Can-Am Trophy Russia 2014, по сравнению с прошлым годом, будет увеличен и составит порядка 6 000 000 рублей! По итогам сезона будут разыграны мотовездеход Can-Am Maverick 1000 и квадроцикл Can-Am Renegade 1000.



Открытая внедорожная квадросерия Ursib Challenge Trophy 2014

Проводится в рамках Кубка РАФ по трофи-рейдам Урало-Сибирской зоны

В 2014 году открытая внедорожная квадросерия Ursib Challenge Trophy становится межрегиональной. Соревнования пройдут в Свердловской, Тюменской областях и Пермском крае.

Этапы

Соревнование пройдет в 4 этапа:

1 этап, 30 мая – 1 июня, Свердловская область

2 этап, 20–22 июня, Тюменская область

3 этап, 25–27 июля, Пермский край

4 этап, 5–7 сентября, Свердловская область



Подробности на сайте ursibтрофи.рф

Формат. Ursib Challenge Trophy будет проходить в формате трофи-рейда с использованием навигационного оборудования. Характер гонки: GPS-ориентирование и GPS-легенда. Допускаются спецучастки в формате кантри-кросс. Участники выступают командой по 2 квадроцикла. От экипажей требуется ориентироваться на местности, уметь читать дорожную книгу и слаженно работать в команде. Движение по трассе соревнований происходит по GPS-координатам. Контроль прохождения фиксируется на цифровой фотоаппарат по установленным в регламенте правилам. На каждый этап предлагаются интересные сложные захватывающие трассы, для гостей и болельщиков организуются развлекательные мероприятия и специальные зрительские спецучастки. Открытая трасса соревнований – когда участникам предлагается не ограниченное замкнутое кольцо, а обширный участок местности в несколько квадратных километров, что позволяет получать максимальное удовлетворение от своей техники и своих навыков управления ею.

Зачетные классы. В 2014 году вся техника будет разделена на 3 зачетные категории: ATV-original, ATV-ореп, SSV. Пределы допустимых изменений отражены в техническом регламенте.

Участвуют сильнейшие спортсмены Урала и Сибири, зачетные категории TP1, TP2, TP3.