

FORCE'AGE
КАМУФЛЯЖ И СНАРЯЖЕНИЕ

Итальянцы в России

» Партнером нашего издания, предоставившим экипировку для этой экспедиции, стала компания «Force'Age Камуфляж и Снаряжение», специализирующаяся на военной форме и снаряжении стран Североатлантического альянса. Ввиду текущей политической обстановки не лишены чувства юмора руководители компании экипировали нас в военную форму Италии — всяко безопаснее, чем объясняться с поморами по поводу звездно-полосатых нашивок...

фото: Евгений Бобриков



**Ботинки-берцы
Kampfstiefel (Германия)**
8990 руб.

Высокие ботинки-берцы, принятые на «вооружение» армией Германии. Обувь изготовлена из толстой двухслойной кожи, которая к тому же обработана специальным составом, позволяющим Kampfstiefel проводить под водой до трех минут без промокания! При этом немцы позаботились и о вентиляции ботинок, у которых в верхней части предусмотрено специальное вентиляционное отверстие. Подошва модели Kampfstiefel сделана из вулканизированной резины, которая не боится контакта с маслом или бензином, а также не дубеет на морозе. Это действительно удобные и надежные ботинки, предназначенные для использования в температурном режиме от +15 до -20 °C и рассчитанные в том числе и на пеший туризм.





**Костюм
Gore-Tex wood (Италия)
и флиски Polartec**
6900 руб. и 4990 руб.

Сложно сказать, насколько данный комплект действительно используется в итальянской армии, но все предпосылки для этого у него имеются. Выполненные в единой цветовой гамме куртка и штаны призваны максимально закамуфлировать бойца в лесу, или, например, в джунглях. Правда, в зимний период о какой-либо маскировке говорить не приходится. Впрочем, это и не наш случай. А для зимы здесь есть всё, что необходимо: утепленная внутренняя куртка (флиска) с регулируемыми рукавами на «липучке», материал gore-tex, используемый производителем на штанах и куртке, и пр.

Нужно отметить, что внутренняя куртка является полностью «самостоятельной» и ее вполне можно использовать отдельно от внешней. К чему, кстати, располагают два боковых кармана на молниях и регулируемый на затяжках низ куртки, который не даст проникнуть враждебным вихрям к самому потаенному... Кстати, о штанах — их нижняя часть сделана таким образом, что легко позволяет надевать их прямо поверх ботинок или любой «гражданской» одежды, что стало возможным за счет обычной застежки-«липучки» и фиксирующей кнопки. На куртке и на флиске есть возможность вентиляции, для чего предусмотрена специальная молния, «живущая» и на внешней стороне флиса в районе подмышек, и на внутренней стороне рукава куртки. Разумеется, края рукавов самой куртки также регулируются «липучкой», а в двух боковых карманах можно потерять целый взвод веро-
роятного противника...



Носки армейские X-Static (США)
290 руб.

Американские армейские носки, выполненные из хлопка с использованием серебряной нити, обладающей антигрибковым эффектом. А потому по возвращении домой после длительных странствий вы не становитесь социально неприемлемым для семьи и не превращаете зону раздевания в газовую камеру... Уверен, на разработку этих чудо-носок агентство передовых оборонных исследовательских проектов США — DARPA — потратило не один десяток миллионов долларов!



Подтяжки
990 руб.

Важная и винтажная деталь — подтяжки. Этот, безусловно, необходимый «девайс» грамотно наделен производителем двумя клипсами, которыми можно зацепиться за штаны в любом удобном для вас месте. Главное — не промахнуться...



Кепка BDU (зимняя, США)
750 руб.

Утепленная зимняя кепка с функцией шапки-ушанки — удобный головной убор, доступный в нескольких цветах. Однако по степени утепленности, по сравнению с уже упомянутой традиционной русской шапкой, BDU, конечно, не сравнится, а потому в экспедицию на Северный полюс планеты ее брать не стоит... А вот для поездки в машине, подразумевающей кратковременные выходы в «открытый космос» холодной России, кепка подходит идеально!



Трехсекционная сапёрная лопата (Югославия)
1 490 руб.

Удобная сапёрная лопата производства Югославии, которая складывается в три раза и в таком виде практически не занимает места. Незаменимый шанцевый инструмент для любителей сурового бездорожья!



Фляга в чехле (США)

1750 руб.

Настоящие рейнджеры не встают с постели, пока не убедятся, что с ними их любимая фляга, в нашем случае — почти литрового объема и, о ужас, американская! Поэтому, чтобы не было, как в известном советском слогане «Сегодня он играет джаз, а завтра родину продаст!», наша фляга обзавелась дополнительным чехлом.

Грелка химическая (США)

250 руб.

Простая и удобная грелка, которая в нужную минуту может спасти человеку жизнь! Это небольшой тканевый конверт размером 15×15 см, внутри которого расположен сыпучий наполнитель. Через специальное отверстие нужно залить внутрь около двух столовых ложек воды (причем любого качества и чистоты — хоть из болота!) и энергично разминать грелку в течение 10 секунд. За это время сыпучий наполнитель вступит в химическую реакцию с жидкостью, в процессе которой выделяется большое количество тепла. Всё, грелка готова к использованию по прямому назначению! Чтобы не случился «холостой выстрел», девайс «одет» в непромокаемый брезентовый чехол.



Гамашы Gore-Tex (Австрия)

890 руб.

Австрийские гамашы, выполненные из непромокаемого материала Gore-Tex и, разумеется, рассчитанные на ношение поверх обуви. Основное предназначение этих чехлов — защита ботинок и дополнительное утепление.



Комплект жетонов с набивкой

600 руб.

Настоящие армейские жетоны, выполненные из легкого сплава на основе алюминия, на которых специалисты компании Force'Age в присутствии клиента при помощи аутентичной армейской машинки набивают важную информацию о владельце: фамилия, имя и инициал, номер карточки социального страхования, группа крови и резус-фактор, а также вероисповедание! Процедура «гравировки» занимает всего около пяти минут. Весьма полезный аксессуар даже в обычной городской жизни — особенно если вы увлекаетесь опасными видами спорта или ездите на мотоцикле.



Harley-Davidson Softail Deluxe

2014 г.в., 1690 см³, 78 л.с., 313 кг, 180 км/ч, 1 430 834 руб.

ЭПАТАЖ



текст: Даниил Кочергин
фото: Анна Бойко

» Романтическое было время — конец 60-х, начало 70-х. Практически во всем мире этот период ознаменовался настоящей революцией, затронувшей ценности, жизненный уклад и политические взгляды всего человечества. Правда, ни я, в силу возраста, ни соотечественники старше, в силу объективных историко-геополитических причин, не можем до конца осознать, насколько силен был мировоззренческий сдвиг личности в те сакраментальные годы. Можем лишь понаблюдать за процессом «в замочную скважину» через фильмы «The Wall», «Беспечный ездок», через записи с рок-фестивалей Woodstock или музыкальный контент того времени. Или построить яркий мотоцикл в стиле психоделических путешествий «детей цветов» и проехать на нем через родную страну. Уверен, в последнем случае каждый смельчак получит феноменальный духовный опыт.

Мне, к счастью, строить ничего не понадобилось — в тестовом парке российского представительства компании Harley-Davidson имелся «шоубайк», призванный наиболее полно показать возможности заводского тюнинга H.-D. Тестовый Softail Deluxe в фиолетовой цветовой схеме Hard Candy с величественным 12-дюймовым рулем Are Hanger, установленным на внушительные стоковые проставки, влюбил в себя чуть ли не с первого взгляда. И заставил грезить о днях минувших...

Его ослепительный, переливающийся блеск прекрасно подошел под мои представления о радужном восприятии действительности сознанием, находящимся на пиковой волне диэтиламид d-лизергинового шторма — судя по книгам и документальным хроникам того времени, для эпохи братства хиппи и байкеров подобная перцепция была нормой. Наверняка, излучая столь сильные вибрации, эпатажный Deluxe поможет разорвать пространственно-временной континуум и показать знакомый мир с иной стороны, подарив ни с чем не сравнимый опыт? Но, самое главное, — в противовес «трипам» той эпохи, этот эксперимент никак не отразится ни на психическом, ни на физическом здоровье!

Однако прежде чем достичь известной степени просветления, необходимо от многого отречься и победить первого среди врагов — страх. И сделать это необходимо — в стране, где на протяжении десятилетий цветовая палитра обездвиженных пробками дорог остается погребенной под всеми оттенками серого, а эталоном красоты и успешности для миллионов являются «черный бумер» и «треники» Adidas, колоритный Harley-Davidson Softail Deluxe может вызвать диаметрально противоположные чувства. От восхищения до зависти и агрессии... Но именно безобидная провокационность и понимание, что в данный момент ты притягиваешь даже слишком много взглядов и, быть может, вызываешь чересчур яркие эмоции, — главный инструмент в борьбе с собственными страхами и неуверенностью!

Повышенное внимание на дороге преследует нашего героя повсюду. На тебя показывают пальцем из проезжающих мимо машин, провожают взглядами на остающихся позади автобусных остановках. Стоит остановиться на заправочной станции или у придорожного кафе, люди подходят и задают вопросы о мотоцикле, о том, далеко ли ты едешь. Их глаза блестят изум-







лением — в их сложившиеся представления о жизни утробным рокотом в ритме $\frac{3}{4}$ вкатил тот самый образ беспечного ездока, знакомый каждому мотоциклисту. Для большинства твой выбор — это шок. Но, в отличие от толпы в одноименном фильме, соотечественники чаще всего миролюбивы — возможно, тоже ощущают сильнейшие волны позитива, проникающие сквозь эпохи в каждую линию Softail Deluxe. Несмотря на экстравагантную внешность, что удивительно, ни ассоциаций с сексуальными меньшинствами, ни подозрений в исключительно «дамской» принадлежности мотоцикла фиолетовый H.-D. не вызывает. Он просто яркий, без купюр и дополнений.

Над образом очень тонко поработали ребята из российского представительства американского концерна — заменив несколько стоковых элементов деталями заводского тюнинга Harley-Davidson, им удалось подчеркнуть самые выгодные стороны великолепного дизайна Deluxe. Так, вместе с новым рулем мотоцикл получил рукоятки ослепительно-белого цвета, которые вместе с белоснежным стеганым сиденьем-«лягушкой» идеально подчеркнули завод-

ские шины White Wall и усилили сочное «фиолетовое» настроение мотоцикла. Пара новых хромированных элементов — глушители и крышка воздушного фильтра — завершили преобразование. В остальном мотоцикл остался без изменений...

Старый добрый Harley-Davidson Softail Deluxe — отлично сбалансированный круизер. Он оснащен тяговитым двигателем Twin Cam 103 с рабочим объемом цилиндров 1690 см³. Обладая не самой выдающейся максимальной мощностью (78 л.с. при 5250 об/мин) против собственных 330 кг снаряженной массы, Deluxe противопоставляет паровозные 132 Нм крутящего момента, которые силовая установка выдает уже на 3250 об/мин. Динамические характеристики мотоцикла позволяют комфортно чувствовать себя практически в любой обстановке — будь то застывшая в час пик и погрязшая в непроглядном смоге центральная артерия крупного мегаполиса или кристально чистое утреннее междугороднее шоссе.

И всё же, особое удовольствие — вместе с Harley-Davidson Softail Deluxe неспешно рассекать тишину пустынных полуночных проспектов, ловя периферий-



ным зрением неоновые отблески, изящно струящиеся по плавным формам мотоцикла. В минуты подобных пассажей вместе с причудливой игрой электрических зайчиков в глубинах крупнозернистого лакового покрытия Hard Candy весь твой слух обволакивает ни с чем не сравнимый утробный фирменный саунд мотора. Исходящие от элпатажного H.-D. вибрации (и в прямом, и в переносном смысле) именно в темное время суток наполнены умиротворением и свободой. Настоящий дзен!

Но вернемся в реальность! В пробки. Откровенно гигантской массы H.-D. не замечает не только «мускулистый» мотор, но и пилот. Благодаря низкому центру тяжести управляется мотоцикл, весом в треть тонны, удивительно легко на любых скоростях. Столь выгодной развесовки удалось достичь в том числе и благодаря приземистому положению райдера — его «экватор» разместился всего в 670 мм от асфальта. В плотном потоке не самый широкий среди одноклассников Deluxe чувствует себя весьма неплохо, а из-за установленного Are Hanger способен протиснуться даже там, где стандартный руль уперся бы в зеркала пышущих жаром и нервозностью авто.

Но если затор оказался многочасовым (а таких в мегаполисе можно встретить сколько угодно), о комфорте райдеру придется забыть — гигантский «воздушник» раскаляется и без всякого стеснения пытается поджарить вас. В довесок руку изматывает непрерывная игра не самым легким сцеплением с механическим приводом... К слову, по какой-то причине рукоятки и рычаги H.-D. просто необъятных размеров, и для среднестатистической ладони явно великоваты. Это тоже не совсем удобно.

Однако стоит оставить дрожащий в мареве разноцветный салат столичных пробок позади, как исче-

Вопреки расхожему мнению, что любой мотоцикл марки Harley-Davidson — это лишь заготовка для обязательной и неминуемой кастомизации, поскольку, как считается, базовые элементы просты и неказисты, модель Softail Deluxe — абсолютно законченный продукт, готовый к «употреблению» прямо из салона! Впрочем, и его можно индивидуализировать, как поступили с тестовым аппаратом в российском офисе H.-D.

зает и негатив — как будто рычащий и непрерывно сигналящий хаос то ли сам порождает, то ли, словно ловец снов из индейской мифологии, пленит и мистическим образом удерживает дискомфортную скованность сознания. Позитивные вибрации срывают пыльную пленку с глаз, и мир вновь расцветает мириадами красок. На шоссе двигаться быстрее 95 км/ч нет никакого смысла. Кто привык и любит ездить быстрее, просто не знает еще, что такое нигде не спешить. Не располагает к быстрой езде и абсолютное отсутствие ветрозащиты. Последняя, похоже, растеряла все позиции в угоду стилю. И это не отрицательная черта мотоцикла — это часть его характера. Как раз на скорости до 95 км/ч ты можешь без последствий наслаждаться видами и при этом без особого напряжения читать дорожную обстановку. К тому же как только осознаешь, что в принципе торопиться-то и некуда, начинаешь по-настоящему наслаждаться дорогой, замечать то, что раньше оставалось за пределами «светового коридора» (в эту иллюзию превращается окружающий пейзаж на больших скоростях). Даже без самой скромной защиты встречный ветер не в силах причинить тебе сколько-нибудь серьезного дискомфорта.

Есть и практический довод в пользу соблюдения правил дорожного движения. Об этом знают многие, но, упрямо сохраняя такой темп (пусть и хочется быстрее), сможешь уехать гораздо дальше, чем в случае, когда придерживаешься «крейсеровских» 160 км/ч. Секрет прост — даже если выносливость райдера перевалила за «80-й уровень», топлива мотоциклу на «околозвуковых» скоростях хватит ненадолго. Недаром все автопоезда ходят не быстрее «девяноста»! Расход на этой скорости самый экономичный. А для 1690-кубового V-твина — это, согласи-



Приборная панель модели Softail Deluxe не отличается от таковых на других аппаратах семейства Softail... как, впрочем, и от тех, что устанавливаются вообще на многие мотоциклы марки Harley-Davidson! Расположение стакана спидометра, блока контрольных ламп и тумблера замка зажигания, работающего в паре с дистанционным ключом-меткой, продиктовано канонами классики — на бензобаке. Хотя это и не особо удобно



Тормозная система Softail Deluxe функционирует по принципу «Умному достаточно»: при одновременном использовании переднего и заднего контуров замедляется мотоцикл вполне сносно. В базовой комплектации аппарат оснащается простой ABS, которая тем не менее справляется со своими обязанностями, — хотя звезд с неба не хватает и порой срабатывает довольно грубо... Но это же Harley-Davidson, а не метросексуальный «итальянец»



Фирменная черта Softail Deluxe — размашистая люстра из трех фар и двух указателей поворотов. Как вы понимаете, светит сей конструктив так, что даже ночью есть желание надеть темные очки...

Классическое сиденье-«лягушка», обтянутое белой кожей с прострочкой, не балует исключительным комфортом... но и жаловаться особо не на что. Главное, что смотрится оно аутентично и гармонирует с дизайном мотоцикла!

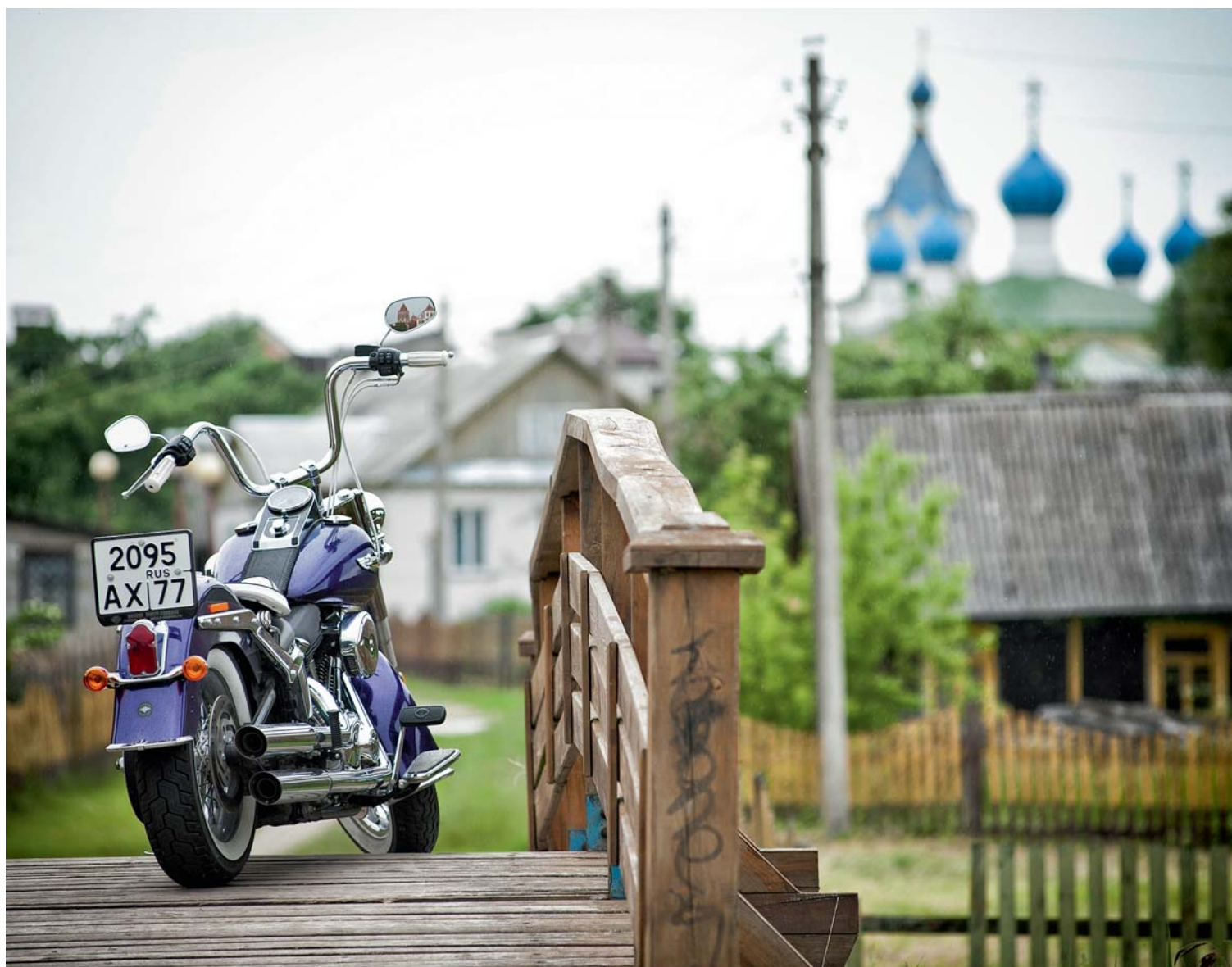


Если отвлечься от килограммов блестящей, как фамильный столовый сервиз, «косметики», то перед нами простой и очень выносливый мотор, построенный по каноничному американскому принципу «Ничто не заменит рабочий объем!» 78 л.с. с 1690-кубового V-твина — с такой степенью форсировки это практически вечная силовая установка, которая к тому же более чем ремонтпригодна и неприхотлива

ТЕСТ-ОЦЕНКА
HARLEY-DAVIDSON
SOFTAIL DELUXE

- дизайн ярче, чем декорации Woodstock
- динамика пушечного ядра
- управляемость отличная
- комфорт истинный круизер
- тормоза немного не хватает
- драйв в ритме Dusty Springfield — Son of a Preacher Man (1968)
- + электронная метка вместо ключа
- + управляемость
- + дизайн
- + эластичность двигателя
- + эргономика
- недружелюбный ценник
- машина времени
- что бы мы изменили
- страну и время проживания






ПАРАМЕТРЫ HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL DELUXE

Год выпуска	2014
Сухая масса	313 кг
Снаряженная масса	330 кг
Длина/ширина/высота	2400/980/н. д. мм
Колесная база	1635 мм
Высота по сиденью	670 мм
Дорожный просвет	113 мм
Объем бензобака	18,9 л
Угол наклона/вылет вилки	32,1°/147 мм
Двигатель	Twin Cam 103, 1690 см ³ , 4-тактный, 2-цилиндровый, V-образный, воздушное охлаждение
Размерность	98,4/111,1 мм
Степень сжатия	9,6:1
Система питания	впрыск топлива
Мощность	78 л. с. при 5250 об/мин
Крутящий момент	132 Нм при 3250 об/мин
Трансмиссия	6-ступенчатая КПП, многодисковое сцепление в масляной ванне, ремень
Рама	стальная, трубчатая, одинарная
Передняя подвеска	телескопическая вилка, ø перьев — 41 мм
Задняя подвеска	маятниковая, моноамортизатор в рычажной системе Softail
Передний тормоз	диск ø 292 мм, 4-поршневой суппорт, ABS
Задний тормоз	диск ø 292 мм, 2-поршневой суппорт, ABS
Максимальная скорость	180 км/ч

тес, веский аргумент! При соблюдении условий «аппетит» Harley-Davidson Softail Deluxe не превышает заявленные 5,6 л/100 км. И, напротив, если «жарить» на полную, 19-литрового топливного бака хватает менее чем на 150 км пути.

Подталкивает к неспешной езде и комфортная посадка. Почти прямые ноги отдыхают на подножках-площадках, а руки, благодаря высокому рулю застывшие на уровне плеч, снимают со спины часть нагрузки. Вот второму номеру повезло меньше — для него места нет, вообще. По крайней мере с тюнинговым сиденьем. Да и не стоит переживать на эту тему — ведь серьезный духовный опыт очень сложно получить, таща кого-то «на прицепе». Только в одиночестве и только в непрерывном пути... А для этих целей Harley-Davidson Softail Deluxe подходит как нельзя лучше! 

► Мотоцикл Harley-Davidson Softail Deluxe предоставлен на тест российским представительством компании Harley-Davidson, www.harley-davidson.com

► Экипировка предоставлена магазином Force'Age, www.kamo-uniforma.ru

UAZ Pickup

2014 г. в., 2693 см³, 128 л. с., 2135 кг (снаряженная масса),
140 км/ч, 609 000 руб.

ИНФЕРНО



текст: Даниил Кочергин
фото: Евгений Бобриков

» Если бы полгода назад мне сказали, что я со всей серьезностью задумаюсь о покупке автомобиля отечественного производства, то минимум, что бы я сделал в ответ, — покрутил пальцем у виска. Нет, нет и еще раз нет! Даже несмотря на стойкую, неистребимую любовь к Родине, до недавнего времени я отчаянно чурался творений российских «автоумельцев». Не изменил полностью, но скорректировал мое отношение к отечественному автопрому UAZ Pickup, оказавшийся в моих руках в рамках подготовки авто к путешествию по Осударевой дороге.





Конкурентов у UAZ Pickup на сегодня нет. Как нет кроме него и полностью мостовых рамных внедорожников за 609 000 рублей!

Более месяца использовал тестовый автомобиль по его прямому назначению: буксировал прицепы, перевозил грузы и технику, ездил за грибами в соседний лес и путешествовал на внушительные расстояния. В общей сложности накатал 6000 км, из которых бездорожья полноприводный грузовичок почти не видел — только целевое использование, никакого «хардкора». Прежде всего, UAZ Pickup — утилитарный автомобиль, который ко всему прочему способен проехать по очень плохой грунтовке, не более того — для серьезного off-road'a его, как почти любой внедорожник, нужно специально готовить.

Ну, здравствуй!

День первого свидания был назначен и приближался с неизбежностью кризиса среднего возраста. Шел я на него, как на казнь — в гнетущем состоянии безысходности. С полным осознанием того, что ничего хорошего эта встреча не сулит. Перед тем как забрать тестовый автомобиль, несколько дней изучал отзывы владельцев и, честно говоря, был в ужасе от прочитанного. Повсеместно новые машины требуют доработок: лампочки сгорают, звуковые сигналы перестают работать, а радиоантенны не работают вовсе... Ко всему прочему обнаруживаются сомнительные детали, типа пластикового «завихрителя» в воз-

Мало кто знает, что первым автомобилем марки «UAZ» был именно пикап! На октябрьской демонстрации 1949 года впервые был продемонстрирован опытный образец однотонного грузовичка «UAZ-300». К сожалению, этому детищу ульяновских конструкторов не суждено было пойти в производство

душном фильтре, издающего при наборе оборотов звуки взлетающего вертолета... У авто в состоянии «только с конвейера» все узлы, которые необходимо смазывать, для собственной уверенности, должны быть смазаны заново, а гайки, до которых можно дотянуться, — протянuty.

Выходит, тот, кто пришел в салон дилера «UAZ» в надежде найти любовь на всю жизнь родом из России, да чтоб не хуже практичной немки или утонченной и верной японки, или, на крайний случай, яркой и страстной итальянки, скорее всего, уедет с чувством, что его обманули, и вместо колоритной желанной русской бабы (той самой, что и коня... и в избу...) он связал свою жизнь со скрипучей, требующей постоянного внимания каргой из русских сказок... Ощущения подвоха усилились, когда, получая ключи и документы, я услышал предупреждение быть поаккуратнее, так как машину «переставляет» на скорости. И это, заметьте, не брак — это, видите ли, особенность. Хорошенькое начало!..

Я, опять же, традиционно по-русски хлопнул дверью и огляделся. Материалы в салоне не выглядят дешево и не вызывают желания поскорее выскочить из машины и бежать, не оглядываясь, пока автомобиль не останется далеко позади. Картинка соответствует ее функциональной действительности — салон UAZ Pickup обладает какой-никакой звукоизоляцией, а пластик, даже при движении автомобиля по разби-

той дороге, вообще не издает посторонних звуков! И всё же заметно, что «костюмчик» сшит недорого: грубые швы вылезают наружу то тут, в виде непомерного размера дешевых резиновых уплотнителей окон, то там — зияющей над крышкой перчаточного ящика щелью. Однако подобные нюансы малозначительны и разбиваются в прах единственным аргументом — стоит еще раз увидеть и, самое главное, осознать стоимость нового UAZ Pickup, и всё становится на свои места. При этом недостатков в планировке и отделке «жилого» пространства я обнаружил куда меньше, чем заслуживающих внимания достоинств.

Самобытность

Так, к примеру, сказать, что салон UAZ Pickup просторный, значит не сказать ничего — он огромен! Настолько, что начинаешь подозревать производителя в банальной ошибке при проектировании. В разрез с европейскими канонами пикапостроения, когда инженеры Старого Света привычно «зажимают» пространство для задних пассажиров в угоду большей вместимости кузова, компания UAZ, на радость нам, одарила свой дебютный пикап поистине гигантской пятиместной кабиной. И в этом несомненная победа отечественного производителя (по крайней мере, на российском рынке) — UAZ Pickup по размерам салона сравним только с «американцами», чьи габариты сами по себе гигантские.

Места хватает всем пятерым пассажирам, и никто при этом не чувствует себя скованно, а если в салоне четыре человека, можно смело заявлять о комфорте каждого. Правда, понятие эргономика, очевидно, прошло стороной мимо тех специалистов, которые отвечали за профиль передних кресел, в качестве компенсации — они могут оснащаться подогревом, причем очень эффективным (проверено). Внутренняя габаритная ширина салона может соперничать с общей шириной некоторых малолитражек, поэтому между передними креслами инженеры поселили «шайбу» раздаточной коробки (корейской, от компании Hyundai Dymos), кнопки переключения между бензобаками и большой двухсекционный ящик, крышка которого служит широким подлокотником и для водителя, и для переднего пассажира. При этом, поставив локти одновременно, они друг другу мешать не будут!

Сзади всё несколько скромнее: стандартный диван без разделительного подлокотника и с расположенной вертикально спинкой. Однако и здесь есть своя изюминка, которая кроется в практичности использования полезного объема. Помимо стандартной для всех пикапов откидывающейся спинки заднего сиденья, за которой кроется довольно много места для разного рода скарба (огнетушителя, аптечки, ветоши, снегоочистительных щеток и т.д.), у UAZ Pickup поднимется и само заднее сиденье. Под ним есть несколько довольно вместительных отсеков, в которых можно разместить домкрат, инструмент для монтажа и бортировки колес, а также небольшой набор гаечных ключей. Очень удобно.





**ТЕСТ-ОЦЕНКА
UAZ PICKUP**

динамика для города маловато

эргономика 5+

управляемость

необходима привычка

комфорт неожиданный

тормоза не хватает ABS


драйв так и хочется


съехать с дороги!


 цена


 просторный салон


 достойная проходимость

 ремонтпригодность и простота

 требует доработок

 приличный аппетит

 два отдельных бака

 узкоспециализированный автомобиль

что бы мы изменили

философию производителя

На ход ноги

UAZ Pickup — довольно высокий автомобиль, и это не зрительная иллюзия: высота машины на стоковых покрышках (кстати, довольно посредственных как на асфальте, так и на бездорожье) — 1915 мм. Немалый вклад в уверенный «рост» российского пикапа вносят внушительный дорожный просвет (210 мм в нижней точке) и высокая кабина. Командирская посадка водителя на уровне среднеразмерных грузовиков обуславливает отличную обзорность из кабины UAZ Pickup. К безусловным достоинствам следует отнести и информативные боковые зеркала заднего вида, которые немного удобнее, чем у обычного UAZ Patriot. До того, что не редки случаи, когда владельцы отечественных внедорожников меняют штатные зеркала на аналогичные от пикапа! К сожалению, за безразмерными стойками лобового стекла может «потеряться» даже грузовик.

Поведение автомобиля на дороге весьма специфично. Разгонные характеристики на первых трех ступенях КПП хоть и позволяют в стремительном городском потоке не чувствовать себя ущербным, однако после 80 км/ч динамика сходит на нет. Можно, конечно, компенсировать недостаток производительности и стараться держать обороты двигателя на пике его возможностей — между 4000 и 5000 об/мин, однако при такой манере езды «аппетит» автомобиля возрастает настолько,

что вся коммерческая составляющая применения отечественного пикапа теряет смысл в принципе. Этот автомобиль, однозначно, создан для спокойных водителей.

Кроме того, на скоростях свыше 80 км/ч проявляется еще одна неприятная особенность: UAZ Pickup начинает жить собственной жизнью, расширяя динамический коридор своего «существования» на метр-два, отчего приходится постоянно подруливать! Причина такого поведения кроется в... заводской конструкции передней подвески! Решается проблема изменением кастора, другими шаровыми и еще некоторыми изменениями в конструкции передней подвески. На этом поприще уже давно и плотно существуют тюнинговые компании, устраняющие конструктивные просчеты завода.

И здесь мы возвращаемся к вопросу: а что же вообще такое UAZ Pickup? Если рассматривать UAZ как полноценный коммерческий автомобиль, то про бензиновую версию машины лучше сразу забыть: в среднем тестовый автомобиль потреблял около 19 л/100 км пути в городе и порядка 15–16 л/100 км на трассе. С другой стороны, UAZ Pickup, как правило, обитает там, где проходимость и ремонтпригодность куда важнее, чем экономичность и удобство загрузки грузов. Не стоит сбрасывать со счетов, что в производственной линейке компании есть дизельный вариант машины.



Пикап оснащен очень простой и в то же время достаточно информативной приборной панелью. Интенсивность ее подсветки регулируется, от чего показатели прекрасно читаемы в любое время суток



Мультимедийная система автомобиля поддерживает flash-карты и проигрывает музыку формата MP3, а через Bluetooth к ней можно подключить смартфон



Приятно, что отечественный производитель начал по-настоящему заботиться о клиенте — место для подстаканников выбрано идеально



Салон UAZ Пикап очень просторный, и при этом все элементы управления находятся под рукой



Уже в базовой комплектации UAZ Пикап оснащен электро-регулировкой угла наклона фар

Под стать размерам салона между передними креслами расположен «сундучок». Он двухсекционный — когда кладешь мелкие предметы, главное, не перепутать отсеки... Иначе пропажу придется усердно искать





Волшебный борт

Тема тюнинга продукции UAZ — это материал не для одного и даже не для двух номеров журнала, возможно, его хватило бы даже не на одну книгу... Но для мотоциклистов вездеходные качества автомобиля уходят на второй план, а во главу угла встают удобства или неудобства погрузки/разгрузки и, собственно, перевозки техники. Казалось бы, на этом поприще «УАЗу» похвастаться почти нечем: габариты кузова с закрытым бортом — 1375/1500/650 мм, а, значит, поместить в него что-либо кроме питбайков или небольших скутеров не удастся. Однако с открытым бортом к длине грузовой платформы прибавляется его немалая высота 650 мм, которая в горизонтальном положении превращается в длину, — и мы получаем двухметровую грузовую площадку! На нее прекрасно встает двухместный утилитарный квадроцикл, не говоря уже о паре кроссовых или небольших дорожных мотоциклах. Поначалу я немного переживал, выдержит ли борт такую нагрузку, однако беспокойство совсем прошло после того, как автомобиль вместе с квадроциклом преодолел более 1400 км без каких-либо проблем. Вернее, проблемы возникли, но совсем другого толка. Дело в том, что при открытом борте не видно государственного регистрационного номера, который у UAZ Pickup «прописан» на борту, в отличие от большинства других пикапов, где номер «живет» в заднем бампере... Как известно, нечитаемый регистрационный номер предполагает внушительный штраф, который мне, естественно, и выписали. Благо что единожды.

Возник и еще один неприятный нюанс: учитывая серьезный внедорожный клиренс машины, погрузка/выгрузка дорожной техники без использования перепада высот местности, разу-

меется, затруднена. Впрочем, в какой-то степени это касается абсолютно всех пикапов, которые по этому параметру существенно проигрывают микроавтобусам. Кстати, UAZ Pickup в «базе» комплектуется пластиковым поддоном кузова. О том, нужна эта «деталь» или нет, существует множество мнений, но справедливости ради стоит отметить: UAZ — единственная компания, не требующая за поддон дополнительных денег, точнее сказать — уже включившая эти деньги в общую стоимость. Смущает лишь одно: качество его крепления, равно как и качество крепления пластиковой накладки борта кузова, оставляет желать лучшего. Каждый раз при погрузке или выгрузке техники нужно быть максимально аккуратным, чтобы не сорвать пластмассовые пистоны, на которых держится вся это пластиковая пастораль. Увы, все старания пропали втуне, к 6000 километров пробега большая часть пистонов погибла в неравной борьбе с технологами компании, очевидно, полагающими, что полное несовпадение отверстий в пластике и кузове — нормальное явление...

Patriot'изм

Автомобиль вызвал у меня двойственные чувства. С одной стороны, российский пикап обладает всем необходимым функционалом, а в чем-то даже превосходит зарубежных коллег. С другой — это продукт для тех, кто знает, умеет и, главное, любит «ковыряться» с машиной сам — обойтись только сервисным обслуживанием вряд ли получится. Скажем, на «нашей» машине погибли ролики натяжителя ремня привода агрегатов, которые пришлось менять собственными силами. Конечно, можно было пойти длинным путем: эвакуатор, сервис, гарантия, но, уверен, большинство владельцев UAZ такие вещи



ПАРАМЕТРЫ	UAZ PICKUP
Тип кузова	пикап
Число мест	5
Длина/ширина/высота, мм	5110/2100/1915
Длина/ширина/высота грузового отсека, мм	1375/1500/650
База, мм	3000
Дорожный просвет, мм	210
Глубина преодолеваемого брода, мм	500
Полная масса, кг	2860
Двигатель	бензиновый, «ЗМЗ-409»
Число и расположение цилиндров	4-цилиндровый, рядный
Рабочий объем, см ³	2693
Макс. мощность, л.с./кВт	128/94 при 4600 об/мин
Макс. крутящий момент, Нм	209 Нм при 2500 об/мин
Трансмиссия	механическая, 5-ступенчатая
Тип привода	постоянный задний привод с подключаемым передним мостом
Тормозная система	дисковые спереди, барабанные сзади
Передняя подвеска	зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска	зависимая, на двух продольных полуэллиптических малолистовых рессорах
Шины	225/75-R16, или 235/70-R16, или 245/70-R16
Объем топливного бака, л	72
Расход топлива:	
при движении 90 км/ч, л/100 км	12
при движении 120 км/ч, л/100 км	15
Максимальная скорость, км/ч	140

устраняют самостоятельно, даже не считая их за особенные проблемы. Также вряд ли окупит себя и эксплуатация UAZ Pickup исключительно как городского коммерческого авто (по крайней мере, с бензиновым двигателем) — больно уж прожорлив отечественный внедорожник...

UAZ Pickup — машина для любителя или даже фаната, нежели для рядового потребителя. Особенно если учесть его достойные внедорожные характеристики, которые простые смертные не используют толком ни в городе, ни за его пределами. Я точно знаю — приверженцы этого автомобиля были, есть и будут, поэтому без своего клиента компания UAZ не останется — особенно, если учесть тот факт, что производитель не стоит на месте. В 2013 году на заводе была введена технология грунтования методом катафореза, что значительно увеличило жизнь металла рамы и кузова автомобилей, а уже в конце 2014 года дилеры UAZ принимали заявки на обновленную версию всей модельной ветки Patriot. И основное — стоит лишь немного раздвинуть границы «Замкадья», и всё прочно встанет на свои места: в России есть тысячи километров грунтовых дорог, которые являются федеральными трассами! Целые регионы, практически не имеющие асфальтовых дорог, скажем Якутия, «делают кассу» ульяновцам и будут продолжать это делать в обозримой исторической перспективе... Просто UAZ Pickup — это машина для другого мира и реалий, реалий которые жителям крупных мегаполисов почти неизвестны...!



ОСУДАРЕВА ДОРОГА

Часть I

текст: Владимир Здоров
фото: Ян Самойлов

» *Что вы знаете об истории собственной страны? Как далеко простираются ваши географические представления о нашей необъятной территории? Как давно вы общались с настоящими, не живущими в книгах историков поморами, которые по-прежнему подпирают на ночь палками входные двери и для кого во главе угла — семейные ценности, не придуманные маркетологами и нарисованные в рекламных роликах, а вполне настоящие, земные? Давно ли вы видели (и видели ли в принципе?) маленьких детей, которые идут по улице в школу сами, без какого-либо присмотра, потому что во всей деревне живет 260 человек и до ближайшего населенного пункта 200 км настоящего бездорожья, подвластного далеко не каждому внедорожнику?..*

Terra incognita

Огромной площадью простирается Республика Карелия, на ее границе с Архангельской областью притаились настоящие поморские деревни, удивительным образом сохранившиеся до наших дней почти в первозданном виде: Вирма, Сумский Посад, Вирандозеро, Лопатино, Воренжа, Нюхча... Пытаться передать атмосферу чистого, почти не испорченного смрадным дыханием сомнительных достижений цивилизации Севера России не то чтобы сложно — скорее, почти невозможно. И дело здесь не только в литературном таланте — просто попробуйте выразить в печатных знаках запах лесного воздуха, который почти не знает машин (хорошо, если за сутки проедет одна). Попробуйте «нарисовать» на страницах журнала запах хвои, знакомый нам лишь по новогодним ёлкам — тем самым, которые, очевидно, и привозят на смерть в большие города из таких вот лесов...

Фабулой этого путешествия можно считать несколько предпосылок — наиболее интересной представлялась попытка немного прикоснуться к эпохе времен Петра Первого и его знаменитой Осударевой дороги. По преданиям, в 1702 году силами солдат и жителей окрестных деревень по гатям, бревнам, топям и просто через леса нашим предкам удалось перетащить два фрегата из Белого моря в Онегу (точнее — от пристани Нюхчи до деревни Повенц) — в результате шведы потерпели первое крупное поражение. Точнее сказать, предшественники современных создателей IKEA потеряли Нотебург на Неве, что обеспечило России возврат берегов Невы и выход к Балтийскому побережью. Вторая история — жизнь современных поморов. Увидеть, насколько деревня Нюхча (а именно отсюда начиналась Осударева дорога) сохранила свой аутентичный уклад неспешной северной жизни, посмотреть собственными глазами, как живет современный Север России, понять, насколько сложно добраться на почти стан-

дартном внедорожнике до берегов Белого моря, где в 1702 году творилась история великой страны. Собственно, здесь мы подошли к третьей предпосылке: почти 4000 км пробега, из которых 500 км были лишь грунтовыми направлениями, соединяющими Беломорск с поселениями поморов, стали настоящим испытанием для UAZ Pickup, имевшего несчастье попасть к нам в редакцию...

Мифы и реальность

Сам факт наличия Осударевой дороги никто и никогда не ставил под сомнение. Фактически своим появлением дорога во многом обязана войне со Швецией. Армейские повозки, генералитет и духовенство — вот основной «грузопоток» того времени в топких болотистых лесах Карелии. Руководил строительством дороги сержант Преображенского полка М. И. Щепотьев. Разумеется, как и много столетий спустя, ему полагался «стройбат» — жители Архангельской, Олонецкой и Новгородских губерний. Строительство началось в июне 1702 года, а уже 14 июля Собя... простите, Петру Первому, рапортовали об успешном освоении государственных средств. Общая протяженность дороги составила примерно 260 км.

Наиболее интересным, но не подтвержденным фактом является история о двух малых фрегатах — «Святом Духе» и «Курьере», якобы перемещенных крестьянами и жителями деревень по Осударевой дороге из Нюхчи в Повенц. Споры о том, насколько это действительно было реально и возможно, не утихают до сих пор. Более того, в 1993 году в Петрозаводске был создан исследовательский проект «Осударева дорога», учредителями которого выступили действительные члены Русского географического общества Российской академии наук М. Ю. Данков и С. А. Никулин. В рамках этого проекта были организованы поисковые экспедиции для определения на местности координат «Осударевой дороги».





Еще немного из истории: к 19 веку дорога оказалась полностью заброшенной, а в 1933 году по ее остаткам прошла трасса Беломорско-Балтийского канала. Конечно, мы не ставили целью полностью доказать или опровергнуть историческую справедливость тех или иных посылов ученых, но были готовы полностью погрузиться в историю, настолько далеко и глубоко, насколько бы нам позволили обстоятельства, машина и... сами поморы.

Точка невозврата

Есть в авиации такой термин — точка невозврата, когда самолет преодолевает такую дистанцию, после прохождения которой (той самой точки) возврат назад уже невозможен. Для нашей экспедиции такой точкой стала столица Карелии — Петрозаводск. Дорога до него была выбрана несколько отличной от «классической», пусть и более короткой (то есть по трассе М10 на Питер через Валдай и далее вверх через Кириши и Волхов по Р21). Наш вариант, пусть и более длинный — через Ярославль, Вологду и Череповец по А114, но куда менее загруженный и более правильный с точки зрения постепенного погружения в северную природу, без вечной суеты и бесконечной вереницы дальнобойных грузовиков трассы двух столиц...

Разумеется, благими намерениями выложена дорога в ад, поэтому идея выехать из Москвы в 5–6 утра обернулась «традиционными» тремя часами дня. Как следствие — ночь застала UAZ Riskip немного за Череповцом, чьи зловещие трубы многочисленных промышленных предприятий, окутавших пригород, как щупальца гигантского спрута, оставляют глубокую рану в сознании впервые увидевших этот сюрреализм в действительности. Впечатлительный, как юная дева из раннего Тургенева, коллега (наивно согласившийся составить мне компанию в этой поездке) потребовал немедленной остановки на ночь в пятизвездочном люксе и бутылочку дорогого

австралийского вина. Правда, окружавшая нас действительность внесла небольшие коррективы в столь радужные планы: пятизвездочных отелей, равно как и дорогих ресторанов, почему-то не наблюдалось. Поэтому нашим временным пристанищем (как нам тогда, наивным, казалось) стала специальная автомобильная палатка, на тот момент установленная на крыше машины. А дорогое вино с изысканным ужином в престижном ресторане заменили специально «натренированная» тушенка и жидкости, несколько иного толка и содержания...

Надо сказать, что ночью было отнюдь не как в Майами, и температура воздуха уверенно упала до минус 10 °С, а при всех удобствах автомобильной палатки мгновенно всплыл «небольшой» минус — палатка исключительно летняя, явно не рассчитанная на отрицательные температуры «за бортом». Этот вопрос мы решили уже на следующий день, в Петрозаводске, купив специальный газовый обогреватель, рассчитанный на работу в закрытых помещениях, в том числе и в палатках. Также в столице Карелии заехали к дилеру компании Maxxis, где уже на обратном пути нам бесплатно, в рамках гарантии, поменяли изрядно «уставшую» покрышку, которую мы долго и упорно убивали в одном из бродов неподалеку от деревни Нюхча. Почему бесплатно? Дело в том, что у Maxxis, предоставившей для этой поездки шины Maxxis Big Horn 746 MT, есть три серьезных козыря в борьбе с конкурентами. Первый — пожизненная гарантия, второй — весьма привлекательное соотношение цена/качество, и третий — у тайваньского производителя имеется весь спектр как автомобильных, так и мотоциклетных покрышек, начиная, собственно, от резины серии MT для внедорожников и заканчивая сликами для спортбайков! К нашему счастью, возможности дилера оказались куда шире, чем продажа и сервис продукции Maxxis — в результате установлена до этого на крыше палатка переместилась на рейлинги, смонтированные над кузовом. Как следствие — удалось снизить расход топлива в среднем на 2 л на 100 км пути и уменьшить общую габаритную высоту автомобиля, что нам очень пригодилось в дальнейшем на бездорожье.



Изрядно пополнив продовольственные запасы, наш экипаж, внимая многочисленным укорам со стороны опытных северян по поводу полнейшего отсутствия у нас какого-либо оружия, решил восполнить этот досадный пробел в подготовке к экспедиции. Купленный хозяйственный нож в крупной торговой сети стал бы достойным украшением любого охотника и даже профессионального убийцы! На этом нашу миссию по вооружению мы сочли полностью законченной, и UAZ Pickup, очевидно, в ужасе понимая, что его ждет, ушел на Мурманскую трассу.

Впереди нас ждал Беломорск, как не трудно понять из названия, расположенный прямо на берегу Белого моря, и первые полсотни «чистой» грунтовой дороги до поморского поселения Сумский Посад. Просторы Интернета, «взрыхленные» накануне поездки на предмет состояния грунтовок Беломорск — Сумский Посад, не дали точной информации, вдобавок на карте было несколько пересечений с реками, и было совсем непонятно, что там за ситуация с мостами. Иными словами, в лучших традициях нашей редакции, мы ехали в неизвестность...

Но сначала, так сказать для полноты ощущений, мы провели еще одну замечательную ночевку в палатке прямо на стоянке дальнобойщиков. Может быть, и не самый правильный выбор для лагеря, но совершенно точно — самый безопасный. Волки дорог уютно задергивали шторы своих огромных теплых кабин, сочувственно глядя на нашу палатку: ночная температура уже давно и уверенно упала за отметку -14°C , и ближайšie пять месяцев надеяться на что-то лучшее, очевидно, не приходилось...

Беломорск — Сумский Посад

Беломорск — это конечный пункт Беломорско-Балтийского канала, крупный железнодорожный узел и морской порт в Сорокской Губе Белого моря. Расположенный на западном берегу Белого моря в устье реки Выг, Беломорск стал последней точкой цивилизации, где можно было пополнить запасы топлива, продовольствия и получить такую необходимую для изнеженных благами цивилизации журналистов опцию, как гостиница. Однако логистика нашего путешествия вкюпе с катастрофической нехваткой времени не позволила оценить удобство гостиниц города. Вся надежда была на знаменитое северное гостеприимство в поселениях поморов, к которым мы так стремились.

Конечно, сам город также богат на историю и заслуживает куда большего внимания, чем наш банальный набег на продуктовые магазины и заправку. Достаточно сказать, что неподалеку от Беломорска, у водопада Шойрукша, сохранились петроглифы — наскальные изображения людей и животных, сцен охоты и прочих рудиментов прошлого (всего около 2000 изображений), относящиеся к шестому-пятому тысячелетиям до нашей эры! Увы, для нас петроглифы остались «за кадром» — будет отличный повод вернуться сюда еще раз.

UAZ Pickup гордо пересек Беломорско-Балтийский канал, где его уже ждала полностью «закатанная» в лед грунтовая дорога, ведущая в Сумский Посад. С этого момента и до нашего возвращения в город нам предстояло преодолеть более 500 км грунтовых дорог и полного бездорожья. UAZ ждал старый почтовый тракт, позволявший почти на 80 км срезать путь до Нюхчи, но, по заверениям жителей Сумского Посада, практически не проходимый для нашего стандартного автомобиля. Так или иначе, но отступать мы не собирались — шайба управления раздаточной коробки почты на неделю поселилась в положении 4Н, то есть полный привод, а трафик спустя 10 км от города практически сошел на нет.

Первая же деревня на пути в Сумский Посад — Вирма — полностью погрузила нас в мир старины и звенящей тишины, такой непривычной для городского жителя. В деревне невероятным образом сохранилась церковь Петра и Павла 1625 года постройки! Только вдумайтесь — церкви без малого 400 лет... Дальнейший путь до Сумского Посада был бы совершенно не интересен — что может быть банальнее довольно неплохо укатанной ледяной грунтовки, если бы не маленькое «но». Где-то за 20 км до Посада мы встретили двух рыболовов на 50-кубовом китайском мопеде, деловито накачивавших пробитое заднее колесо ручным насосом! Напомню, что температура была далеко за -10°C , а, с позволения сказать, «дорога» представляла собой натуральный каток. От помощи эти суровые северяне отказались, вполне спокойно сказав, что осталось-то всего 20 км... Спустя несколько часов, уже в самом Сумском Посаде, мы снова увидели эту brutальную пару, невозмутимо проследовавшую куда-то в сторону глухого леса... В такие моменты чья-то незримая рука аккуратно снимает сверкающий над твоей головой нимб супергероя, низводя его до кепки с горящей надписью «лузер».





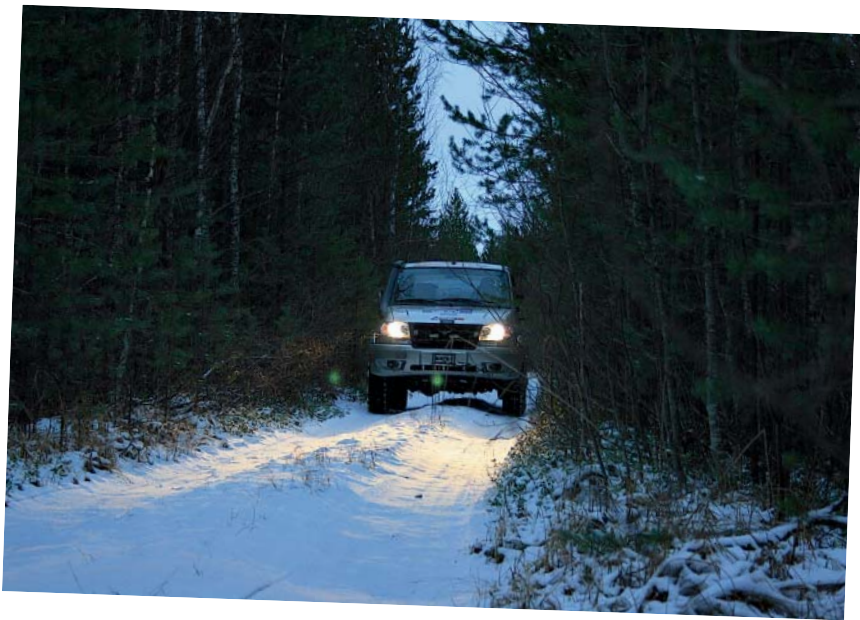
По мнению местных жителей, под навесом находится ботик Петра I, однако исследователи утверждают, что в 1870 году село посетил великий князь Алексей Александрович, позже в память о своем посещении приславший в дар мореходную лодку, которая ныне является историческим памятником, охраняемым государством

Сумский Посад

Село Сумский Посад, основанное в 15 веке новгородскими переселенцами, является одним из самых древних поморских поселений. История этого села достойна отдельного издания, нежели краткого изложения в журнале, но некоторые вещи я все-таки обязан написать, пусть и в сжатой форме. Изначально село принадлежало Марфе Борецкой (Марфе-посаднице). Основной деятельностью жителей было рыболовство, судостроение и солеварение. В 1452 году Марфа Борецкая передала село во владение Соловецкому монастырю, и сенатским указом от 12 июля 1806 года селение Сумское преобразовано в посад. В 1870 году село посетил великий князь Алексей Александрович, позже в память о своем посещении приславший в дар мореходную лодку, которая ныне является историческим памятником, охраняющимся государством. В 90-е годы в Сумском Посаде была вновь воссоздана церковная община, а в 2013 году — построена деревянная церковь в честь преподобного Елисея Сумского, соловецкого чудотворца. Это, кстати, единственный храм в России в его честь. Вся эта история практически в неизменном виде дошла до наших дней. Например, мореходная лодка, подаренная князем Алексеем, по-прежнему находится в селе... Правда, местные жители называют ее не иначе как ботик Петра, что, впрочем, тоже вполне возможно.

Собравший всю грязь федеральных трасс UAZ Pickup, определенно, нуждался в мойке. Надо ли пояснять, что в селе, где нет ни одной заправки, с мойками дела обстоят схожим образом. На свое несчастье нам удачно подвернулся местный житель Андрей, который как раз занимался мойкой собственного автомобиля. Нет, не посредством автомойки высокого давления, мыльного шампуня и прочих аксессуаров, а при помощи ведер с водой из реки Сумы, текущей в 20 м от дома, лейки и щетки — вот и всё, что нужно для придания автомобилю чистоты. Андрей не отказал нам в инвентаре, и уже спустя полчаса почти забытого мною искусства собственноручного мытья машины UAZ был вполне сносно очищен от грязи и более менее готов для дальнейших фотосессий.

Дальше всё было, как в сказе про лису, которая, попросившись к зайцу в избу согреться, в итоге выгнала косога на улицу. Так и мы: сначала пили чай, потом ели борщ, настоящий поморский рыбник (кстати, как заметил Андрей, если после лова рыбы прошло больше часа, то они такую не едят — видите ли, она уже несвежая...). Потом нам предложили баню и ночлег... При этом сам Андрей настаивал на том, что, дескать, в Посаде уже не те истинные поморы, что живут в Нюхче, и там нам будет достаточно просто постучаться буквально в первый дом, чтобы обрести кров и ночлег.



Решив, что мы уже достаточно злоупотребили гостеприимством, решили продолжить свой путь и таки добраться в этот же день до Нюхчи. Андрей, правда, не разделял нашего оптимизма и прогнозировал минимум восемь часов пути... Единственная возможность попасть в Нюхчу быстрее — тот самый кусок старого почтового тракта, сохранившегося еще с Петровских времен, который значительно сокращал путь. Но было совершенно не ясно, как обстоит дело с мостом через реку (и есть ли он вообще?), да и предстоящий брод также вызывал массу вопросов... Надо сказать, что мы очень удачно остановились возле дома Андрея — иначе почтовый тракт остался бы для нас неведом, равно как и старая и очень подробная советская карта этого района, которая нам очень помогала в дальнейшем. Ни GPS-навигатор, ни современные картографические сервисы Google и Яндекс даже рядом не «лежат» с этой картой! А половину нанесенных на ней деревьев они просто не знают... Я уже много раз проходил через нечто похожее: в любом серьезном путешествии не бывает случайных встреч, и, наверное, самое главное в дороге — это люди, общение с ними, ведь только так и никак иначе ты сможешь хотя бы немного понять и проникнуться атмосферой того края, где находишься.

Надо ли пояснять, что как только дорога раздвоилась и мы выбрали направление в сторону почтового тракта, грунтовка мгновенно сузилась до такой степени, что на машине при-

шлось сложить зеркала, и единственными следами, служившими для нас путеводной нитью, были отпечатки лап волков, которые в итоге и привели нас к уходящему в темноту броду с толстым льдом на берегах и совершенно непонятной перспективой его преодоления... Какая-либо связь пропала еще в Сумском Посаде, и рассчитывать на то, что здесь проедет хотя бы одна машина, можно было бы с таким же успехом, как если бы завтра рубль станет дороже доллара. Но поворачивать назад никто не собирался... **▶**

Продолжение в следующем номере


- ▶ Автомобиль UAZ Pickup предоставлен компанией «Соллерс», www.sollers-auto.com, тел.: (495) 228-30-45
- ▶ Шины Maxxis Bighorn 764 M/T предоставлены официальным представительством компании Maxxis в России, www.maxxisrus.ru
- ▶ Шноркель и лебедка установлены и предоставлены компанией «Галагрин», www.galagrin.ru
- ▶ Благодарим компанию «Навиком», официального представителя Garmin на территории РФ за предоставленное в тест оборудование, www.navicom.ru, тел.: +7 (495) 786-65-06
- ▶ Автомобильная палатка ORT2 предоставлена компанией «Росавтотуризм», www.rosavtoturizm.pf
- ▶ Экипировка предоставлена магазином Force'Age, www.kamo-uniforma.ru



НОВЫЙ КОВЧЕГ

Палатка ORT2

32900 руб.

В экспедициях подобного рода рассчитывать на сеть дорогостоящих гостиниц не приходится, поэтому единственным возможным вариантом полноценного отдыха, в случае если вы путешествуете на пикапе, становится палатка. Разумеется, здесь есть масса вариантов и альтернатив, но автомобильные палатки, вне всяких сомнений, куда предпочтительнее своих «земных» коллег, требующих куда большего времени для установки. Вдобавок, согласитесь, ночевать на крыше или, как в нашем случае, на кузове своего автомобиля, куда приятнее, комфортнее и безопаснее, чем на земле. Особенно в местах, где следы зверей — это единственное, что можно увидеть на десятки километров вокруг. Партнером в этом вопросе выступила компания «Росавтотуризм», предоставившая автомобильную палатку ORT2. 



ORT2 В ДЕТАЛЯХ

Размер спального места	1400×2400 мм
Габариты:	
в разложенном виде	1400×2400×1300 мм
упаковочные	1480×1240×290 мм
Вес	53 кг
Комплектация	автопалатка, матрас (2350×1400×60 мм) высокой плотности, непромокаемый транспортировочный чехол
Материалы:	
крыша	полиэстер Оксфорд, плотность 420D, водостойкость PU2000 мм
стенки	непромокаемый полиэстер/хлопок, плотность 280 г/кв. м
окна	сетка нейлон