**04-206 Урал-43225 6х6 №1 гос.№ 43-09 ЧБФ автобус сопровождения автопробега 1994 года Overland Challenge с кузовом НЗАС-42112 «Буран», мест ?, полный вес 14.9 тн, KHD F8L413F 256 лс, 85 км/час, кузов Нефтекамск, шасси Миасс 1993 г.**



Летом 1993 года на УралАЗе побывала делегация из Англии. Цель приезда – обсуждение условий пробега по маршруту Лондон – Нью-Йорк. Гости познакомились с автомобилями завода. С руководством завода были согласованы основные технические требования к автомобилям, определен состав участников экспедиции.   
 Главная цель Большого пробега – впервые пройти маршрутом по суше от Лондона через тоннель под Ла-Маншем, по Европе, через Россию и льдам Берингова пролива до Нью-Йорка.

Для сопровождения экспедиции была сформирована рабочая группа под руководством Владимира **Глебова**, в ее состав вошли: Сергей **Носачев**, Александр **Жмаев**, Владимир **Найман**, Алексей **Ильиных**, Владимир **Титов**, Валерий **Саломатов**, Валентин **Абрашкин**, Сергей **Петелин**, Виктор **Галдин**. За несколько месяцев 1993 годо было подготовлено 9 машин. Четыре автомобиля на новом шасси Урал-43223 с жилыми кузовами оборудовали на Шумерлинском заводе автофургонов. Остальные машины готовил УралАЗ. На шасси Урал-43225 №1 установили новый унифицированный с мод. 4208 кузов 2-дверного вахтового автобуса НЗАС-42112 «Буран» в северном исполнении производства Нефтекамского завода автосамосвалов, который этом же году в стал открытым акционерным обществом "Нефтекамский автозавод". Кстати, именно в этом автобусе английские экипажи провели значительную часть времени, пока их Форды совершали автопробег на «галстуке» на хвосте Уралов по дорогам Якутии, Колымы и Чукотки.

**Автомобили сопровождения от УралАЗа пробега 1994 г. Лондон-Нью-Йорк "Overland Challenge".**

**№1 Урал-43225** с вахтовым автобусным кузовом НЗАС-42112 «Буран», двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос. №43-09 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№2 Урал-43225** с кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на 5-6 человек, двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос. №43-23 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№3 Урал-43225** с кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на 5-6 человек, двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос. №02-60 СВМ, цвет оранжевый;

**№4 Урал-43225** с кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на 5-6 человек, двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос.№43-24 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№5 Урал-43225** с кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на 5-6 человек, двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос. №43-25 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№6 Урал-43202** с бортовым тентованным кузовом, двигатель КамАЗ-740.10 210 лс, гос.№ 43-12 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№7 АТМЗ-5** Урал-4320-01 топливозаправщик, двигатель КамАЗ-740.10 210 лс, гос. №10-64 ЧБР, цвет оранжевый;

**№8 АРМ-4** в кузове КМ-4320 на шасси Урал-43203 с кузовом авторемонтной мастерской, двигатель КамАЗ-740.10 210 лс, гос. №43-13 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№9 Урал-43202** с бортовым тентованным кузовом, двигатель КамАЗ-740.10 210 лс, гос.№ 15-60 ЧБТ, цвет салатовый.

Пусть никого не удивляет отсутствие воздухозаборников с обеих сторон капота на машинах с шумерлинскими кузовами, они были сняты не столько из-за ненадобности в таких дорожных и погодных условиях, а сколько из-за больших проблем, которые они создавали при очистке лобовых стёкол от снега. По возвращении их вернули на место.

Автомобиль Урал-43223С(белый) участвовал в пробег Overland Challendge-1994 до города Кустанай к заводу дизельных двигателей (КДЗ), далее он вернулся в Миасс.

25 декабря 1993 года команда стартовала на легковых автомобилях марки Ford Mondeo и Ford Maverick из Лондона и прибыла в Париж. Затем – Берлин, Варшава, Минск. Второго января 1994 года колонна машин прибыла в Москву.

В Миасс экспедиция прибыла 7 января 1994 года, пройдя маршрутом Пенза, Самара и Уфа.

9 января 1994 года экспедиция из Миасса отправилась в путь – через Кустанай, Петропавловск, Омск, Новосибирск, Кемерово, Тулун, Братск, Усть-Кут, Мирный, Вилюйск, Якутск.

**Тут надо сделать отступление.** На шестой день как машины вышли из Миасса - 14 января 1994 года на переходе из Новосибирска в Кемерово произошла серьёзная авария с Уралом №8 АРМ-4 авторемонтной мастерской. Вот что пишет руководитель пробега Ричард Кризи (Richard Creasey, England https://h2g2.com/edited\_entry/A388172):

*Грузовик мастерской "Урал" заскользил по наклонной стороне узкого моста, врезался в борт и сильно повредил переднюю подвеску и рулевое управление, а кузов "съехал" вперед на шасси. Ходить/бегать по мосту, чтобы осмотреть повреждения, было все равно что кататься на горных лыжах без лыж. Никто не пострадал, но катастрофа быстро создала "политическую" проблему, потому что русские возложили вину за уральскую катастрофу на Джени.*

*Джени вела "Маверик" прямо перед грузовиком "Урал", который, по словам русских, должен был резко затормозить, потому что она сбавила скорость. Шины Ford имели массивные шипы, в то время как шины Urals были больше похожи на полозья, отсюда и произошла авария. Виктор Карпухин и большинство уральских водителей немедленно потребовали, чтобы Джени(Jeni Ballagh, England) и Мариэль(Marielle Combe, France) при первой же возможности прекратили движение.*

Англичане были гадёнышами, так ими и остаются. У нашего водителя легковушки и в голове бы не было резко тормозить на льду на шипованной резине, когда сзади тяжёлый грузовик, да ещё и на мосту. А наш водитель Урала просто красавец - ушел от столкновения, рискуя свалиться с моста. Мастерская Урал №8 вернулась в Миасс

Дальнейший путь движения пролег через Хандыгу, Оймякон на Северную испытательную станцию, расположенную в городе Сусуман Магаданской области. Экспедиция продвигалась в сложных дорожно-климатических условиях, температура окружающего воздуха временами опускалась до -55 градусов.

Затем маршрут пошел по зимникам Колымы и Чукотки через поселки Сеймчан, Зырянка и по льду реки Колымы к поселку Черский, зимниками через города Чукотки Билибино и Певек к Северному Ледовитому океану. И дальше вдоль берега к поселку Мыс Шмидта и тундрой по сопкам к конечной точке маршрута самым сложным участком полного бездорожья, застряв на три дня в пурге, вышли на берег Тихого океана Берингова моря - прибыли 7 марта 1994 года в поселок Лаврентия.

Один бортовой автомобиль №9 «Урал-4320» салатового цвета передали местной администрации поселка Лаврентия. Другой автомобиль №3 Урал-43225 с кузовом К-4320 гос. № 02-60 СВМ продолжил участие в Большом пробеге с экипажем из двух водителей-испытателей Владимира Глебова и Александра Жмаева по Североамериканскому континенту до Нью-Йорка. Он был отправлен самолетом ИЛ-76 в Фэрбанкс Канада с полярного поселка Мыс Шмидта вместе с несколькими Фордами. В самолет "Геркулес" загрузили два оставшихся «Форда», и он тоже улетел в Канаду.

12 марта шесть миасских вездеходов отправились по своему следу домой, в Миасс, успешно выполнив свою миссию в сопровождении экспедиции "Overland Challenge".

14 апреля 1994 года Уралы закончили свой поход у стен автозавода. Команда Уральского автомобильного завода единственная вышла к Берингову проливу и ввернулась обратно.

5 апреля 1994 года наш Урал вкатился в Нью-Йорк, пройдя дорогами по североамериканскому континенту с Запада на Восток 6000 км за 86 часов! Почти 30 лет назад уральский вездеход набил колею по Америке!!! Домой он не возвратился, был продан в Чили, переоборудован в эвакуатор спортивных болидов с трассы ралли рейдов - «метла» и долгие годы находился в коммерческой эксплуатации.

После пробега Overland Challenge автомобиль №1 Урал-43225 НЗАС-42112 был перекрашен в вишневый цвет, и стал автомобилем обслуживания заводских команд УралАЗа по автоспорту, как и Урал №4 с шумерлинским фургоном.

**Урал-4322**

Первый трехосный капотный «Урал», который мог бы стать серийной заменой уже порядком

устаревшему к середине 1980-х «Урал-4320», в Миассе разработали в рамках начатого весной 1977 года проекта «Суша». В рамках данного проекта в интересах военного заказчика на Уральском автозаводе планировали освоить выпуск семейства трехосных и четырехосных автомобилей повышенной проходимости, максимально унифицированных с грузовиками, которые к тому времени начал изготавливать КамАЗ. Так появился «Урал-4322», которому сохранили капотную компоновку, но оснастили «камазовскими» 210-сильным дизелем и кабиной. Его первый опытный образец грузоподъемностью 5,5 т построили в 1978 году. Следом, в том же году, появились длиннобазная модификация «Урал-4322Б», у которой расстояние между первой и второй осями увеличили со стандартных 3525 мм до 3800 мм, а также седельный тягач «Урал-4422». Свежую струю в проект привнесла покупка Советским Союзом в 1982 году лицензии на производство 8-цилиндровых V-образных «воздушников» Deutz мощностью 232 л.с. В Кустанае (Казахстан) для выпуска этих дизелей начали строить завод, который, будучи еще не введенным в строй, по обходным технологиям приступил к их выпуску в 1992 году. В том же году оснащенным лицензионным двигателем новый уральский капотник пошел в серийное производство, получив обозначение **«Урал-43223».** Причем его

примитивистский дизайн, приемлемый для опытных образцов, но слишком топорный для серийного автомобиля никто дорабатывать не мтал.

К сожалению, изготовив лишь несколько сотен моторов, из-за развала страны Кустанайский дизельный завод очень быстро прекратил свое существование. Какую-то часть «Урал-43223» комплектовали серийными дизелями КамАЗ, но вскоре после того, как в апреле 1993 года в Набережных Челнах сгорел выпускавший их завод, производство этих автомобилей было окончательно прекращено.

Модификации УрАЛ-4322

Урал-4322Б – длиннобазный вариант с полезной нагрузкой 5,5 – 6,0 т на удлиненном на 275 мм шасси Урал-4320. Получил новую цельнометаллическую грузовую платформу, вмещавшую до 33 военнослужащих.

Урал-43223 – 6,5-тонный многоцелевой грузовик с цельнометаллическим бортовым кузовом.

Урал-43223С - грузовик для ралл-рейдов 1992 г.

Урал-43224 – шасси для специализированных надстроек

Урал-43225 – шасси для установки различных кузовов-фургонов

Урал-44223 – трехосный седельный тягач.

Урал-5323 – вариант грузоподъёмностью 9 т. с установленным дизельным двигателем КамАЗ-7403.10 V8 с турбонаддувом (260 л. с.), появился в 1985 году. Серийное производство началось в 1989 году малыми партиями.

Урал-55223 – специальный автомобиль-самосвал сельскохозяйственного назначения грузоподъёмностью 7.2 т для перевозки навалочных грузов, с двухсторонней боковой (либо трехсторонней) разгрузкой. Мог двигаться в составе автопоезда с прицепом полной массой 11.5 т.

Урал-55224 – промышленный самосвал с задней разгрузкой, выпускавшийся с 1987 по 1993 год.

**Технические характеристики НефАЗ НЗАС-42112 «Буран»**

* [Сравнить «Автобусы-вахтовые» по параметру «Эксплуатационная масса»](https://www.stroyteh.ru/wiki/compare/?c=6&p=4)Эксплуатационная масса:11 880,00 [кг](https://www.stroyteh.ru/converter/?unit=%d0%ba%d0%b3&value=11880)
* [Сравнить «Автобусы-вахтовые» по параметру «Эксплуатационная мощность»](https://www.stroyteh.ru/wiki/compare/?c=6&p=5)Эксплуатационная мощность:134,23 [кВт](https://www.stroyteh.ru/converter/?unit=%d0%ba%d0%92%d1%82&value=134.23)
* [Сравнить «Автобусы-вахтовые» по параметру «Скорость»](https://www.stroyteh.ru/wiki/compare/?c=6&p=6)Скорость:75 [км/ч](https://www.stroyteh.ru/converter/?unit=%d0%ba%d0%bc%2f%d1%87&value=75)

**Габаритные размеры НефАЗ НЗАС-42112 «Буран»**[Сравнить «Автобусы-вахтовые» по параметру «Длина»](https://www.stroyteh.ru/wiki/compare/?c=6&p=8)

Длина:8 607,00 [мм](https://www.stroyteh.ru/converter/?unit=%d0%bc%d0%bc&value=8607)

* [Сравнить «Автобусы-вахтовые» по параметру «Ширина»](https://www.stroyteh.ru/wiki/compare/?c=6&p=9)Ширина:2 500,00 [мм](https://www.stroyteh.ru/converter/?unit=%d0%bc%d0%bc&value=2500)
* [Сравнить «Автобусы-вахтовые» по параметру «Высота»](https://www.stroyteh.ru/wiki/compare/?c=6&p=10)Высота:3 210,00 [мм](https://www.stroyteh.ru/converter/?unit=%d0%bc%d0%bc&value=3210)

**Ходовая часть НефАЗ НЗАС-42112 «Буран»**

* [Сравнить «Автобусы-вахтовые» по параметру «Дорожный просвет»](https://www.stroyteh.ru/wiki/compare/?c=6&p=17)Дорожный просвет:-
* Колеса:370-508
* [Сравнить «Автобусы-вахтовые» по параметру «Колесная база»](https://www.stroyteh.ru/wiki/compare/?c=6&p=19)Колесная база:1 400,00 [мм](https://www.stroyteh.ru/converter/?unit=%d0%bc%d0%bc&value=1400)
* Колесная формула: 6х6

**Эксплуатационные характеристики НефАЗ НЗАС-42112 «Буран»**

[Сравнить «Автобусы-вахтовые» по параметру «Количество мест»](https://www.stroyteh.ru/wiki/compare/?c=6&p=22)Количество мест: до 27 [чел](https://www.stroyteh.ru/converter/?unit=%d1%87%d0%b5%d0%bb&value=27)

**Основные ТТХ серийного Урал-43223 (1993 - 1994)**

грузоподъемность, кг 6500  
масса буксируемого прицепа, кг 7000 по грунту  
11500 по шоссе  
полная масса, кг 14900  
снаряженная масса, кг 8850  
габаритные размеры (ДхШхВ), мм 8050 х 2500 х 2845  
размеры платформы (ДхШхВ), мм 4664 х 2330 х 1000  
погрузочная высота, мм 1500  
колесная база, мм 3800 + 1400  
колея передних/ задних колес, мм 2000/ 2000  
дорожный просвет, мм 400  
наружный радиус поворота, м 11,4  
максимальная скорость, км/ч 85  
экспл. расход топлива, л/100 км 45  
объем топливных баков, л 270  
запас хода, км 600

**Двигатели**:

**Урал-744.10** (лицензия Deutz) дизель, четырехтактный, восьмицилиндровый, V-образный 90°,  
верхнеклапанный, воздушного охлаждения  
рабочий объем, л 11,31  
мощность двигателя, л.с. (кВт) 234 (172) при 2650 об/мин  
крутящий момент, кГс\*м (Нм) 70,5 (694) при 1300-1600 об/мин  
По заказу устанавливался: KHD F8L413F 256 л.с. (188 кВт)  
крутящий момент, кГс\*м (Нм) 65,0 (637) при 1400-1650 об/мин  
    **Трансмиссия**  
сцепление двухдисковое, сухое  
коробка передач КамАЗ-141,  
механическая, пятиступенчатая  
раздаточная коробка двухступенчатая (2,15:1 и 1,3:1)  
с блокируемым межосевым дифференциалом (1:2)  
главная передача двойная, пара конических и пара цилиндрических шестерен (7,32:1)  
размер шин 14,00-20" (370-508)  
    **Проходимость**  
преодолеваемый брод, м 1,75  
преодолеваемый подъем, град. 31

**Хронологи пробега**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Week** | **Date** | **Location** |
| [Week 1](https://h2g2.com/edited_entry/A411094) | 27 Dec | London -Folkestone |
|  | 28 Dec | Folkstone - Paris via Channel Tunnel (UK and France) |
|  | 29 Dec | Paris - Berlin (France, Belgium and Germany) |
|  | 30 Dec | Berlin - Warsaw (Germany and Poland) |
|  | 31 Dec | Warsaw - Minsk (Poland and Belarus) |
|  | 1 Jan | Minsk - Moscow (Belarus and Russia) |
|  | 2 Jan | Moscow (Russia) |
| [Week 2](https://h2g2.com/edited_entry/A419285) | 3 Jan | Moscow (Russia) |
|  | 4 Jan | Moscow - Penza (Russia) |
|  | 5 Jan | Penza - Samara (Russia) |
|  | 6 Jan | Samara - Ufa (Russia) |
|  | 7 Jan | Ufa - Miass (The Urals, Siberia, Russia) |
|  | 8 Jan | Miass (The Urals, Siberia, Russia) |
|  | 9 Jan | Miass - Kustanay (Siberia, Russia) |
| [Week 3](https://h2g2.com/edited_entry/A419366) | 10 Jan | Kustanay - Petropavlovsk (Siberia, Russia) |
|  | 11 Jan | Petropavlovsk - Omsk (Siberia, Russia) |
|  | 12 Jan | Omsk - Karasuk (Siberia, Russia) |
|  | 13 Jan | Karasuk - Novosibirsk (Siberia, Russia) |
|  | 14 Jan | Novosibirsk - Kemerovo (Siberia, Russia) |
|  | 15 Jan | Kemerovo - Krasnoyarsk (Siberia, Russia) |
|  | 16 Jan | Krasnoyarsk - Tayshet (Siberia, Russia) |
| [Week 4](https://h2g2.com/edited_entry/A419375) | 17 Jan | Tayshet - Bratsk (Siberia, Russia) |
|  | 18 Jan | Bratsk (Siberia, Russia) |
|  | 19 Jan | Bratsk - Ust Kut (Siberia, Russia) |
|  | 20 Jan | Ust Kut - Mirnyy (Yakutia, Siberia, Russia) |
|  | 21 Jan | Ust Kut - Mirnyy (Yakutia, Siberia, Russia) |
|  | 22 Jan | Mirnyy - Nyurba (Yakutia, Siberia, Russia) |
|  | 23 Jan | Mirnyy - Nyurba (Yakutia, Siberia, Russia) |
| [Week 5](https://h2g2.com/edited_entry/A419384) | 24 Jan | Nyurba - Vilyuysk(Yakutia, Siberia, Russia) |
|  | 25 Jan | Nyurba - Vilyuysk (Yakutia, Siberia, Russia) |
|  | 26 Jan | Vilyuysk - Yakutsk ( Yakutia, Siberia, Russia) |
|  | 27 Jan | Yakutsk (Yakutia, Siberia, Russia) |
|  | 28 Jan | Yakutsk (Yakutia, Siberia, Russia) |
|  | 29 Jan | Yakutsk - Khandyga (Yakutia, Siberia, Russia) |
|  | 30 Jan | Khandyga - Oymyakon (Yakutia, Siberia, Russia) |
| [Week 6](https://h2g2.com/edited_entry/A419393) | 31 Jan | Oymyakon - Susuman (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 1 Feb | Susuman (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 2 Feb | Susuman - Seymchan (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 3 Feb | Seymchan (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 4 Feb | Seymchan - Zyryanka (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 5 Feb | Seymchan - Zyryanka (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 6 Feb | Seymchan - Zyryanka (Eastern Siberia, Russia) |
| [Week 7](https://h2g2.com/edited_entry/A419401) | 7 Feb | Zyryanka (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 8 Feb | Zyryanka - Srednekolymsk (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 9 Feb | Zyryanka - Srednekolymsk (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 10 Feb | Srednekolymsk (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 11 Feb | Srednekolymsk - Andryushkino (Eastern Siberia, Russia |
|  | 12 Feb | Andryushkino - Cherskiy (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 13 Feb | Andryushkino - Cherskiy (Eastern Siberia, Russia) |
| [Week 8](https://h2g2.com/edited_entry/A419410) | 14 Feb | Cherskiy (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 15 Feb | Cherskiy - Bilibino (Eastern Siberia, Russia) |
|  | 16 Feb | Bilibino (Chukotka, Eastern Siberia, Russia) |
|  | 17 Feb | Bilibino - Pevek (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 18 Feb | Bilibino - Pevek (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 19 Feb | Pevek (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 20 Feb | Pevek (Chukotka, Siberia, Russia) |
| [Week 9](https://h2g2.com/edited_entry/A419429) | 21 Feb | Pevek - Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 22 Feb | Pevek - Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 23 Feb | Pevek - Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 24 Feb | Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 25 Feb | Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 26 Feb | Mys Shmidta - Pipin (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 27 Feb | Mys Shmidta - Pipin (Chukotka, Siberia, Russia) |
| [Week 10](https://h2g2.com/edited_entry/A419438) | 28 Feb | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 1 Mar | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 2 Mar | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 3 Mar | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 4 Mar | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 5 Mar | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 6 Mar | Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
| Week 11 | 7 Mar | Lavrentiya (Team leave to Provideniya) (Chukotka) |
|  | 8 Mar | Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 9 Mar | Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 10 Mar | Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|  | 11 Mar | Leave for Wales |
|  | 12 Mar |  |
|  | 13 Mar |  |
| Week 12 | 14 Mar |  |
|  | 15 Mar |  |
|  | 16 Mar |  |
|  | 17 Mar |  |
|  | 18 Mar | The Diomede Islands |
|  | 19 Mar | Wales - Teller |
| Week 13 | 20 Mar | Teller- Nome |
|  | 21 Mar | Nome |
|  | 22 Mar | Nome - Safety |
|  | 23 Mar | Safety - Nome |
|  | 24 Mar | Nome |
|  | 25 Mar | Nome - Koyuk |
|  | 26 Mar | Koyuk - Kaltag |
| Week 14 | 27 Mar | Kaltag - Ruby |
|  | 28 Mar | Ruby |
|  | 29 Mar | Ruby - Fairbanks |
|  | 30 Mar | Fairbanks - Edmonton |
|  | 31 Mar | Fairbanks - Edmonton |
|  | 1 Apr | Edmonton - Toronto |
|  | 2 Apr | Edmonton - Toronto |
| Week 15 | 3 Apr | Toronto |
|  | 4 Apr | Toronto - New York |
|  | 5 Apr | New York |