

Let's RIDE

Online Mountain Bike Magazine

BREAKING NEWS

Новинки от ведущих производителей:
FOX, GT, Mongoose

OUR FRIENDS

///RUSVELOС

MANUALS

Уход за байком, выбор смазки
Настройка воздушного амортизатора

HOW TO START

FASHION

EVOC - Стив Пит
рекомендует

ГДЕ КУПИТЬ?!

Вся правда о
веломагазинах

Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU ФЕВРАЛЬ
№2

Райдер - Михаил Кривуля
Фото - Тарас Гипп

Содержание:

NEWS

Новинки 2011 от ведущих производителей

FASHION

EVOC - Стив Пит рекомендует

Interview

Андрей Алаторцев
Дамир Сафин

Manuals

Выбор смазки, уход за байком

How to

START - правильный старт - ключ к победе

IMHO

Где купить?! - вся правда о веломагазинах

Interview

Аркадий Сафронов
Павел Фетисов

Manuals

Настройка воздушного амортизатора

Interview-girls

Дарья Литвинюк

Наши байки

Specialized Big Hit 06 Святослава Гриценко

Соревнования

Лучшие гонки Европы 2011, часть 1

Наши друзья

RUSVELOС - велодвижение России



facebook



Cedric Gracia 14 Февраль в 20:39 Пожаловаться

hello guys i am cedric gracia , just wanted to tell you " let's ride readers" soon the season is coming and i hope you guys will be following us on face book " CG RACING BRIGADE " have fun and ride hard
cg



VELOXORUM

социальная сеть для любителей велоспорта

Блоги | Фото | Видео | События

WWW.VELOXORUM.RU



RACING SHOX

Текст:

Роман Лапшов

Первой из новинок бросается в глаза новое покрытие **Kashima**. По обещаниям производителя, она улучшит скольжение по направляющим, особенно в мокрую погоду, что сразу даст несколько преимуществ, в первую очередь улучшится обработка мелких неровностей. Правда, скорее всего это покрытие придётся отдельно заплатить, но красота требует жертв.

Также в 2011 выйдет **36** с ходом **180мм**, о чём многие, я думаю, слышали ещё в середине прошлого сезона. Вилка на **300-400gp** тяжелее обычных **36 (2.37-2.73кг)**, выпускается с ходом **180, 170** и **140/180 TALAS** и демпферами **FIT RC2** и **R**. У вилки полностью новая корона и штаны, не такие, как на младшей, **160мм** версии.

Другая новинка- FIT, это новый тип закрытых демпферов от **FOX**. Компенсационная камера у них выполнена в виде резиновой емкости с воздухом, изолированной от остального объёма вилки. Этими демпферами будут снабжаться вилки **32 Terralogic, RLC** и **RL, 36 FIT RLC 160, VAN, 180** и **40 FIT RC2**. Также у **36 FIT RLC 160, VAN, 180** и **40 FIT RC2** теперь регулировка отскока около дропаутов, а компрессий – на короне.

У задних амортизаторов появился **Boost Valve**, это новая система регулировки прогрессивности амортизатора. Система будет преднастроена на заводе индивидуально для **OEM-поставок** производителям, а для конечного покупателя будет доступна в виде несколько tune'ов, коих теперь у **FOX** аж 3 штуки.

Теперь **TALAS 2-х позиционный**, и **32 TALAS 150** вместо **100/130/150** имеет только 2 положения, **120** и **150**, а **36 TALAS – 120** и **160**. Будем надеяться, что это положительно скажется на надёжности этой системы, на которую раньше было много жалоб.

Ещё одна полностью новая вилка – **831**, весящая **1660 гр**. Её назначение – гонки **4x/дуал** и **DJ**. По сути своей это доработанная **32** под **15мм ось** с более жесткой и прогрессивной работой.

Также обновлён **Terralgic**, легендарный демпфер для кросс-кантри. Он позволяет подвеске не реагировать на действия райдера, продолжая обрабатывать неровности. Благодаря этому нет необходимости в блокировке вилки, она сама понимает, когда надо заблокироваться, а когда надо работать на весь ход. Регулировкой снизу можно регулировать момент срабатывания.





В линейке этого производителя наконец-то завелись «большие велосипеды», и не один, а сразу два: **Fury** и **Ruckus**. Первый это чистокровный даунхильный аппарат, продолжая былые традиции компании, полностью карбоновый, с традиционной для **GT** подвеской **i-drive** – одношарнирной с дополнительными линками, немного сдвигающими каретку назад при работе подвески. Выпускается в двух комплектациях, **Team** и **World Cup**. Ход подвески составляет **211мм**, рама рассчитана под вилки **200мм**.

Ruckus – как много в этом звуке... Этим именем назывались в прошлом совершенно различные велосипеды, от хромолевого стритового байка под 24 колёса до 7' подвеса.

В этом году наконец-то вернулся большой фрирайдный подвес, с ходами **180/180**. Как и у **Fury**, есть **2 комплектации**, одна с лучшим оборудованием, другая по принципу разумной достаточности. Хотя обе модели, в общем-то, очень даже неплохи. Главное – они отлично сбалансированы и обе готовы «хоть прямо сейчас, куда угодно».

Из хардтейлов экстремальной направленности остался только **chucker 3.0**, на простенькой навеске. Видимо современные тренды не позволяют продавать много подобных хардтейлов, в прошлом линейка была достаточно большой: было много разных **Ruckus**, от стрита до фрирайда. Теперь же на их месте один несчастный велосипед, и тот по принципу «чтобы было». Что ж, рынок жесток.

Зато процветает сектор **ам/трейл**, о чём наглядно говорит количество подобных велосипедов. Тут и **Force**, аж двух видов – **алюминиевый** и **карбоновый**. А так же **Sanction** и **Sensor**. В общем есть в чём поковыряться, выбирая между фрирайдным байком, умеющим подниматься вверх или кантрийным, хорошо едущим вниз и чем-то средним между ними.

В бюджетных **XC** байках всё без изменений – народные **Avalanche** и **Agressor** стали чуть лучше, по сравнению с предыдущим годом, и... Всё. Смысла менять что-либо - нет, за эти деньги сложно придумать что-то лучше.



Fury WC



Ruckus



Sanction

mongoose[®] MOUNTAIN

В отличие от своего «большого брата» GT (они входят в один концерн, фактически – одна фирма), у них вообще отсутствует, как класс, кросс-кантрийная линейка. Зато аж 3 версии даунхильного **Boot'R**, 2 версии большого фрирайдного **Pinn'r**, и россыпь трейловых **Teocali**. Также восполнен недостаток стрит-дёрт направления: **3 Ritual** и **Fireball** вполне достойные продолжатели дела **Ruckus**.

BOOT'R



TEOCALI SUPER



BOOT'R FORE



VELO PARK 2011

Дорога в лето! Вело Парк 2011!

Через две недели, **25 февраля** стартует **Вело Парк 2011**. Мероприятие является отправной точкой нового велосипедного сезона. В преддверии начала активных продаж ведущие игроки рынка велотоваров спешат продемонстрировать последние коллекции велосипедов, запчастей, специализированной одежды, аксессуаров и средств защиты.

Вело Парк является ярким событием года в велоиндустрии, объединяющим представителей бизнеса, профессионалов и любителей велотехники России, СНГ и дальнего зарубежья. Отметим, что на сегодняшний день, это единственная выставка в России, которая освещает все аспекты, тенденции и тренды велоиндустрии, собирая на одной площадке производителей и дистрибьюторов велотехники, аксессуаров, экипировки.

Вело Парк объединяет представителей бизнеса, специалистов, профессиональных спортсменов, журналистов, а так же любителей экстремального спорта для изучения новинок велоиндустрии, обсуждения результатов соревнований и лучших трюков в преддверии активного сезона.

О компании организаторе:

Компания **RTE-Group** является организатором таких проектов как: Московский Международный Открытый Фитнес Фестиваль **MIOFF**, Московская международная выставка **MOTO PARK**, Международная специализированная выставка-шоу **ВЕЛО ПАРК**, Международная специализированная строительная выставка **SamaraBuildExpo**, Международная специализированная туристическая выставка **UralTourExpo** и др.

Производители, дилеры и официальные дистрибьюторы мировых брендов представят новые модели велосипедов, запчастей и аксессуаров.

В этом году **Вело Парк 2011** порадует своих гостей активными площадками, таких как: соревнования по велотриалу, с участием команд «**x3m-master**» (г. Москва) и «**TRIAL-CONSTRUCTION**» (г. Санкт-Петербург); Второй Зимний кубок велоконструкторов от Р.А.С.Т.А. Байк (кастом); командные и индивидуальные соревнования по возрождаемой игре велополо; а также впервые в России будет построен **MINIDROM** на котором пройдет турнир по кольцевым гонкам на байках с фиксированной передачей.

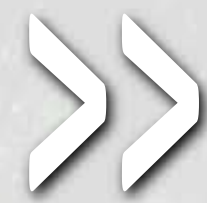
Данные мероприятия предоставляют реальную возможность всем любителям и профессионалам показать свой спортивный уровень и мастерство, получить опыт и достигнуть новых результатов, предварительно зарегистрировавшись у организаторов активных площадок!

Более подробная информация о выставке и мероприятиях, проходящих в рамках выставки на сайтах: www.velo-park.ru и www.facebook.com/VeloPark

FASHION



10 литровый рюкзак с резервуаром для воды CC-10L

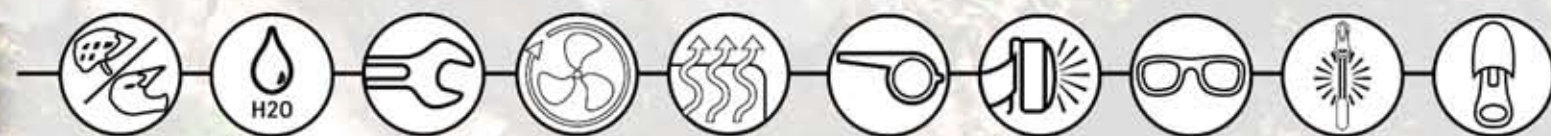


Изящный многофункциональный рюкзак **CC-10L** из коллекции **2011** снабжен резервуаром для воды **EVOC Hydra Pack**, системой вентиляции **Air Circulation System** и весит **750 грамм**. Он идеально подходит для обычного катания и любых других видов спорта. Не смотря на свой маленький объём рюкзак имеет большой карман с сеткой, боковой карман и верхнее отделение с карабином для ключей. В нижнем кармане спрятана **сетка для шлема**. Резервуар для воды **EVOC Hydra Pack** изготовлен специального материала, не влияющего на вкус воды, а мундштук надежен и не подтекает.



Доступные цвета: оранжево-желтый, бело-зелёный, бело-фиолетовый и чёрный.

Цена 89,90 € с резервуаром и 69,90 € без.



EVOC

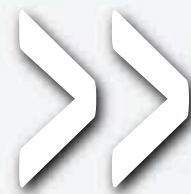


FASHION



Bike Travelbag

Этот продукт заинтересует тех, кто много путешествует со своим байком. В эту удивительную сумку помещается любой велосипед будь то байк для шоссе или кросскантри, фрирайда или даунхила с колёсами до **29 дюймов**. Наружной защитой сумки служит прочный материал **Ripstop-Nylon**, стойкие пластиковые аппликации и толстая обивка. Места, подверженные особым нагрузкам, усилены двойными кожаными вставками. Внутренняя мягкая обивка для рамы служит дополнительной защитой, а ремни на липучках позволяют без проблем закрепить любой байк. Вставки из паралона надёжно сохраняют шатуны и задний переключатель. Имеется специальные карманы для педалей, инструментов и колёс, при этом остаётся достаточно места для шлема и прочей защиты.



Объем: 280 литров

Вес: 8600 грамм

Размер: 130x80x27

Цвета: цветной, чёрный, синий и красный

Цена: 319 € одноцветный и 339 € цветной



NEW NEW



EVOC



FASHION

Рюкзак Freeride Trail



Это чудо совмещает в себе рюкзак, защиту спины и стильный аксессуар. Можно конечно долго спорить о цветах и формах рюкзаков, но что действительно отличает продукцию **EVOC** - это качество, которое ощущается, как только берешь их в руки. Продуманная структура рюкзака со множеством отделений позволяет сохранить порядок и быстрый доступ ко всем необходимым вещам. Интегрированная защита от дождя, сетка для шлема, ремни для крепления протекторов, карман для очков, карман для резервуара с водой и откидное отделение для инструментов, насоса и других мелочей. Явное преимущество рюкзаков из серии **Freeride** это интегрированный протектор спины **Liteshield**

Протектор можно отстегнуть от рюкзака, его почти не чувствуешь за спиной и можно использовать не только для байка, но и лыж, сноуборда. На тесте, который используют и для проверки мотоциклетной экипировки протектор **Liteshield** выдерживает до **9,75 kN** что почти в два раза лучше предписанных **18 kN (Level 1)**. При тестировании при температуре **-20°C** **8,11 kN (Level 2)**. При ударе сегментированное ядро **EPS** распределяет силу удара по всей специальной конструкции протектора, снабженного стойким **PU-пенопластом**. Гибкость защиты позволяет добиться максимального комфорта для любой спины и при весе всего **145 грамм** протектор едва ощутим, при этом обеспечивая оптимальную защиту (тестировал лично - прим. ред.). Доступны три размера в зависимости от длины спины. Рюкзаки имеют объем **16, 20** или **30 литров**. Имеется специальная женская модель с *адаптированной геометрией* для прекрасного пола. Цвета на любой вкус.

Цена от 119,90 € до 159,90 €.



Другие продукты и информация на странице EVOC www.evocsports.com

EVOC

FASHION



„Я очень рад быть в команде EVOC и использовать высококачественную продукцию компании, когда я катаюсь или путешествую. Эффективность рюкзаков вне всякого сомнения, а инновационная защита спины придаёт уверенности и делает меня быстрее на трассе. Сумка для транспортировки байка „BIKE Travelbag“ просто гениальна: не надо ничего подкладывать. Всего несколькими движениями я упаковываю свой новый карбоновый V10, совершенно не волнуюсь за его сохранность.“

Steve Peat

INTERVIEW

BIKER-CROSS



WELCOME



Андрей Алаторцев





Привет! Расскажи о себе!

Привет. С чего бы начать? Я живу байком, из каждого выезда пытаюсь выжать максимум, отточить старые приёмы, освоить новые. Занимаюсь ремонтом, сборкой компов.

Как ты пришел в этот спорт, сколько уже катаешь?

Лет 9 назад, тогда у меня ещё был АИСТ, друзья катались на ашан подвесах, с ними заехал в пойму, там на мото трассе был трамплинчик, с него всё и началось.

Почему именно эту дисциплину МТВ ты выбрал (4x)?

Рядом коломенский BMX рейс трек, когда купил первый кантрийник Merida Kalahari 500, стал ездить на него, прыгать кочки. Позже узнал про орехово и смотровую, а так как в начале был рейс решил гоняться. Пару лет назад начал ездить в битцу, теперь ещё трейл в копилке любимых занятий.

Какими были твои первые соревнования, что тебе запомнилось?

Первые соревнования в черкизово на BMX треке амурский, участвовал в классе «крузер» на кантрийной мериде, постоянно слетала цепь с передних звёзд, а в поворотах его заносило.

Что тебя привлекает в гонках?

Атмосфера, напряжение перед стартом. В борьбе на трассе уровень катания растёт на глазах, это хороший опыт и возможность узнать новых людей.

Какие трассы для 4x в России ты знаешь, где они находятся?

Был на трассах в Магнитке, Брянске, Калининграде. В Брянске трасса похожа на BMX трек, вылизанная, скоростная, с большими пролётами. На данный момент пожалуй лучшая трасса в РФ. Магнитка в этом году изменилась, в лучшую сторону на мой взгляд, но наверху она узкая, что мешает борьбе. Калининградская из-за погоды не смогла раскрыть весь свой потенциал, а задумка у неё хорошая. Также есть дуал в Ржеве и Протвино, Протвино отходит на второй план т.к. трасса пусть и модернизируется, но только внизу. В Ржеве видоизменилась кардинально, теперь там очень разнообразный набор препятствий и траекторий, по степени проработки она ближе к зарубежным аналогам чем любая другая трасса РФ, не только дуал, а вообще.



Чего, на твой взгляд, не хватает для 4x в России?

Тренировочных баз, в основном это свободный доступ на BMX треки. Также насыщенности и разнообразия препятствий. Большие пролёты это хорошо, но нет ритм секций с большим количеством вариантов прохождения. Про господдержку можно и не говорить.

А конкуренция присутствует? Сильная?

В прошлом году появилось много сильных ребят, в этом году надеюсь, будет много борьбы на трассах. Скоро наши юниоры также перейдут в элиту, посмотрим как поедут. Вообще смотря на подиумы гонок и наблюдая там одни и те же лица грустно становится, сформировалась группа которая между собой выясняет отношения, а остальные не тянутся за ними.

Какие "профессиональные" травмы у тебя были?

Три перелома левой ключицы, вывих большого пальца. Ссадины, ушибы не в счёт.

Какие трассы и споты ты любишь больше всего, где чаще всего тренируешься?

Сейчас закрылись для общего доступа большинство BMX треков, поэтому чаще стал кататься просто в лесу, также у меня есть свой спот в 5 минутах от дома, возможно напишу про него ближе к сезону.

Твой байк, какой он? Каким комплитам ты отдаешь предпочтение в зависимости от трассы? Не было желания пересесть на короткоход?

Сейчас хардтейл для слалома/4x, низкий, вёрткий, хорошо ускоряется и в полёте стабильный. В зависимости от трассы меняю только покрышки, сейчас на грунтовых гонках ставлю зубастые шириной 2.1, с ними я уверен, что байк поедет именно туда, куда надо мне и их не сорвёт. Для BMX треков и покатушек по городу есть полуслики. Мысли о короткоходе стали появляться после ЧР в Магнитогорске, там достаточно колбасная трасса, на ней короткоходник даст преимущества в управлении.



А байк мечты? Как по-твоему - на каком байке ты бы смог достойно выступить на чемпионате мира?

Пожалуй нынешний комплит максимально близок к байку мечты, на таком и на ЧМ можно (смеется).

Какие планы строишь на этот сезон? На какие пьедесталы собираешься взойти?

Выиграть кубок и чемпионат России, съездить в Болгарию, Польшу и если повезёт на кубок мира, чемпионат Европы и чемпионат мира.

У тебя есть тренер, спонсоры, команда? Кого бы ты хотел поблагодарить за помощь и поддержку?

В основном сам себе тренер, но к советам друзей всегда прислушаюсь, катаюсь за команду Velomania.ru. Спасибо всем друзьям и знакомым, всегда подскажут и помогут в трудную минуту.

И напоследок? Что посоветуешь нашим читателям?

Не ждите пока за вас всё построят, хотите кататься и прогрессировать – стройте свои трассы.

Всем пока, поехал на гонку в Саранск, *отчёт о гонке читайте в следующем номере!*



BIKER-CROSS



INTERVIEW SPECIAL.

TRAIL

Дамир Сафин
о спорте и о стиле



sniz@

Фото: Валерия Якубова, Антон Азев, Дмитрий Демин.



Всем салют! Я Дамир Сафин, ака ShiZ@!
 Живу в Москве, учусь в МГИУ.
 Собственно, истории у моего ника не существует - просто первое слово, пришедшее мне в голову, во время регистрации на, всеми любимой, «Кочке» (портал dirt.ru – прим. ред.).
Катать я начал в 2005 году. До этого катался по лесу на простейшем подвесе «Олимпия». Дальше был хардтейл TREK 4300, первый дерт в «поле» Потом «Узкое», «труба», «вертикалка». Родная Битца, но ты уже не та...
 Начался экстрим с «вон того трамплина» и моего друга, который хотел действовать, посадив и меня на это дело. Мы с ним буквально соревновались, кто раньше «раскрутится» на тему (тогда в Битце еще было, что прыгать – прим. ред.).
 Но я всегда, хоть и любил прыжки, тянулся к тропам, скорости. Дерты и медленные трамплины радовали мало. Так и понеслось.
«Трэйл». Для меня «трэйл» — это свободное катание по лесу. И с горы, и в гору, и с контруклонами, и с корнями, и с мостиками — борьба с трассой и с самим собой. Катаю я уже шестой год, наверное. За мой путь, что он начался именно так, спасибо Никите Локаеву и Алаторцеву Андрею.
Да, про тренировки - они могут быть у спортсменов, катание по лесу — это не спорт. Никогда не относился заморочено к катанию. Сосредоточенно, но не «задротски». Нельзя в этом виде жизни слишком много думать о том или об этом, нужно, чтобы был задор и фан.

А, следовательно, и кайф, и желание продолжить снова.
 Катаю я везде и все. От уличных гонок, до дертов, от лесных троп до трассы 4x. Вообще считаю, что хороший гонщик должен все уметь, от прыжков на вертикальных дертиках, до обработки неровностей руками и ногами, а не только подвеской. Поэтому вся Москва и, по возможности, выезды за ее пределы являются отличными местами для катания.
О байках (по моему мнению): в Москве - только хардтэйл. Для крутых гонщиков - большие подвесы. Если речь идет о трэйлах, и ты быстрый, то пригодится подвес для леса, именно для «крутилова» - до 160 мм хода.
Мой байк? Исключительно под меня. Из моего опыта, для моих целей. Для моего спринта по лесу - то, что нужно. Дает возможность максимально обрабатывать препятствия. Он жесткий, быстрый, с дерзким нравом; а все остальное - зависит от наездника.
Я катаю везде, люблю нагатинский спот, обожаю его пыль. Люблю Битцу, она всегда центр развлечений. Изредка появляюсь в Коломенском парке и в Орехово. Люблю гоняться по Тверской улице, дергать банники на парапеты и пугать прохожих (спросите у Вломо (А. Алаторцев), он знает – прим.ред.).
В соревнованиях не участвовал почти. Единственное занятое место – «ясневский трек», какой-то этап ЮЗАО по бмх. Четвертое место с травмой. Надеюсь в этом сезоне соревнований посету побольше.





Стиль? Не знаю, возможно ли это рассказать, это нужно видеть, и наверное, как-то копировать, если хочется добиться именно такого результата. Но нельзя копировать стиль целиком, не владея байком хотя бы на «хорошо». Это опасно для здоровья.

Для того, чтобы шел прогресс в катании надо катать с сильными райдерами. Ты за ними тянешься автоматически (ОГРОМНОЕ спасибо Кислинскому Алексею и Алаторцеву Андрею - благодаря им, я многое понял и многому научился!).

Не бойтесь кататься на разных спотах: от дерта, до кросс-кантри. Все учит чему-нибудь, контролю над байком в первую очередь.

Про травмы: самая жесткая поломка была в ноябре 2009: перелом 5 пястной кости левой руки. После этого я переосмыслил подход к катанию. Надеюсь, провалов больше не будет. А так - конечно, царапин, ссадин, шрамов полно.



Про фильмографию: не приглашают, поэтому о видео и не мечтайте (смеется). К сезону надо купить кеды с мягкой подошвой и перетряхнуть привод, вот и вся подготовка!

Что касается спонсоров. Пока нет, но огромное спасибо за поддержку магазину «Триал-Спорт», и особенно Алексею Кислинскому.

Насчет этого года - кто знает, кто знает... Поживем - увидим!

Про карьеру. Спасибо моим родителям, моей любимой девушке, Антону и Нине Сибиревым, моим друзьям, которые поддерживают, выслушивают, подсказывают мне идеи и всевозможные выходы из самых сложных ситуаций!

Очень приятно, что взяли интервью. Оказывается, кантрийщик Шиза кому-то нужен!

Читателям пожелаю слушать более опытных людей, катать без уборок, но с экшеном! И главное - всем УСПЕХОВ!



Продукцию компании EFX регулярно используют:



Павел Алехин
"Вишневый"



Андрей Стрижак



Петр Андреев



Алексей Прошин



www.efxrus.ru
www.fmx.ru

SPORT WRISTBANDS

HOLOGRAPHIC TECHNOLOGY

1. Высокотехнологичная продукция EFX предназначена для того, чтобы вступать в резонанс с естественными биоэлектрическими частотами вашего организма, которые влияют на вашу производительность, внимание и концентрацию.

Когда ваше тело находится в более гармоничном состоянии, мышцы расслабляются, приток крови увеличивается, и вы начинаете чувствовать себя более комфортно. EFX регулирует биоэлектрические колебания вашего организма в реальном времени.

2. Результаты при использовании технологий EFX:

Улучшает: Равновесие, Силу, Гибкость, Выносливость, Внимание, Точность движений, Концентрацию.

Снимает: Стресс, Напряжение, Проблемы укачивания во время путешествия, Способствует быстрому восстановлению

3. Технологии EFX состоят из камертона частот, высокой точности, совместимых с телом и его биоэлектрическим полем на клеточном уровне, как иглоукалывание и точечный массаж. EFX продукты могут стратегически влиять на конкретные энергетические центры организма.

EFX продукты на основе биоэлектрических технологий для спортсменов и обычных людей:

Помогут увеличить производительность вашего организма и общего физического состояния, начинают работать сразу, как только приближаются к телу, в реальном времени.

Пользователи сообщают о реальных изменениях:

- равновесия
- силы
- гибкости

Контакты:

Ярыгин Владимир

+7 926 556-556-4

+7 964 79-79-709

Текст: Андрей Дунаев

Уход за байком, выбор смазки.

Всем известно, что байк требует к себе внимания, как и любая другая техника, а иначе он начинает «умирать».

В первую очередь большого внимания требует трансмиссия (звездочки, кассета, цепь, задний переключатель) и вилка.

Во вторую - все остальные узлы (каретка, рулевая и т.д.)

Здесь мы рассмотрим как ухаживать за запчастями и какими средствами пользоваться, чтобы они служили дольше.

Итак. В уходе за байком нашими инструментами являются 3 вида смазки и 1 очиститель.

1. Red Premium EP Grease

Густая смазка для резьб, подшипников и не подвижных узлов байка.

2. Прозрачная силиконовая смазка

Для предотвращения попадания грязи в пыльники-сальники вилки и её плавной работы.

3. MOTUL Chain lube off Road

Смазка для цепи.

4. Очиститель WD-40

Применяется для очистки от грязи, предотвращает ржавчину, имеет смазывающие свойства.



Начнём с трансмиссии.
Чистим цепь.
Цепь можно вычистить двумя способами.



1. Полная очистка цепи:

Для этого нужно снять цепь с байка, а чтобы не расходовать лишнюю смазку, цепь следует скрутить клубком.



Ещё раз напомним - этот способ экономит смазку, при этом очистка существенно лучше.

Сначала нанесите очиститель **WD-40**



2. Быстрая очистка цепи.

Если у Вас нет времени чистить цепь или Вы решили почистить её в пути, то второй способ для Вас.

Зажмите сухой чистой тряпкой цепь снизу и, крутя руками педали, начинайте распырскивать очиститель **WD-40** в звенья цепи. Это можно сделать в паре с ассистентом. Если же его нету, придерживая снизу тряпку, сначала распылите **WD-40**, а потом зажмите тряпку и прокрутите. Многие спросят: «А зачем придерживать тряпку под цепью?»

Если вы не хотите грязь и смазку на обод и роторе тормоза, я бы советовал совершать эту процедуру с тряпкой. После этой операции, возьмите чистую сухую тряпку и вытрите цепь насухо. Далее таким же образом, уже на сухую и чистую цепь, нанесите смазку для цепи **MOTUL Chain lube off Road**.



Потом вытрите цепь насухо и, снова скрутив цепь в клубок, нанесите **MOTUL Chain lube off Road**. После этого следует подождать 5-10 минут, чтобы смазка впиталась и покрыла цепь защитной плёнкой.



Примечание!

Не смазывайте смазкой для цепи кассету, переключатель и звёзды - это увеличит износ трансмиссии.

А так же не забывайте - для тех, кто использует 2-ой способ очистки цепи, что 1-й способ тоже иногда нужно использовать.

Для очистки кассеты, звезд и переключателя используйте только очиститель **WD-40**.

Они должны быть в чистом и сухом состоянии. **WD-40** снимет всю прилипшую и забившуюся грязь.

Систему желательно разобрать, а ролики переключателя можно аккуратно вычистить пинцетом.

Заодно густой смазкой **Red Premium EP Crease** можно смазать бонки системы. Это предотвратит прикипение и вы будете уверены на 100% что не сорвете резьбу или посадочное место шестигранника в шляпке бонки.

Густой смазкой **Red Premium EP Crease** так же необходимо смазывать резьбу кареточного стакана и самой каретки, чтобы вам потом не пришлось идти к мастерам и слёзно просить их, чтобы высверлили каретку, а потом ещё, заплатив за работу мастеров (а в тяжёлых случаях это стоит 1000 рублей), пойти и купить новую каретку. Так же этой смазкой своевременно смазывайте рулевую колонку, чтобы подшипники плавно скользили там, а руль поворачивался легко и приятно. Не думайте, что если рулевая колонка закрыта то туда не попадёт влага, как раз туда она и попадает больше всего, обычно страдает нижняя чашка так как находится ближе к колесу.

<http://veloxorum.ru/blog/master/48.html>

Ну и под конец я Вам расскажу как же пользоваться силиконовой смазкой.

У многих вилок пыльники можно поднять вверх и без труда забрызгать в сальник силиконовую смазку.

У других - пыльники плотно впрессованы в штаны и достаются только при разборке вилки.

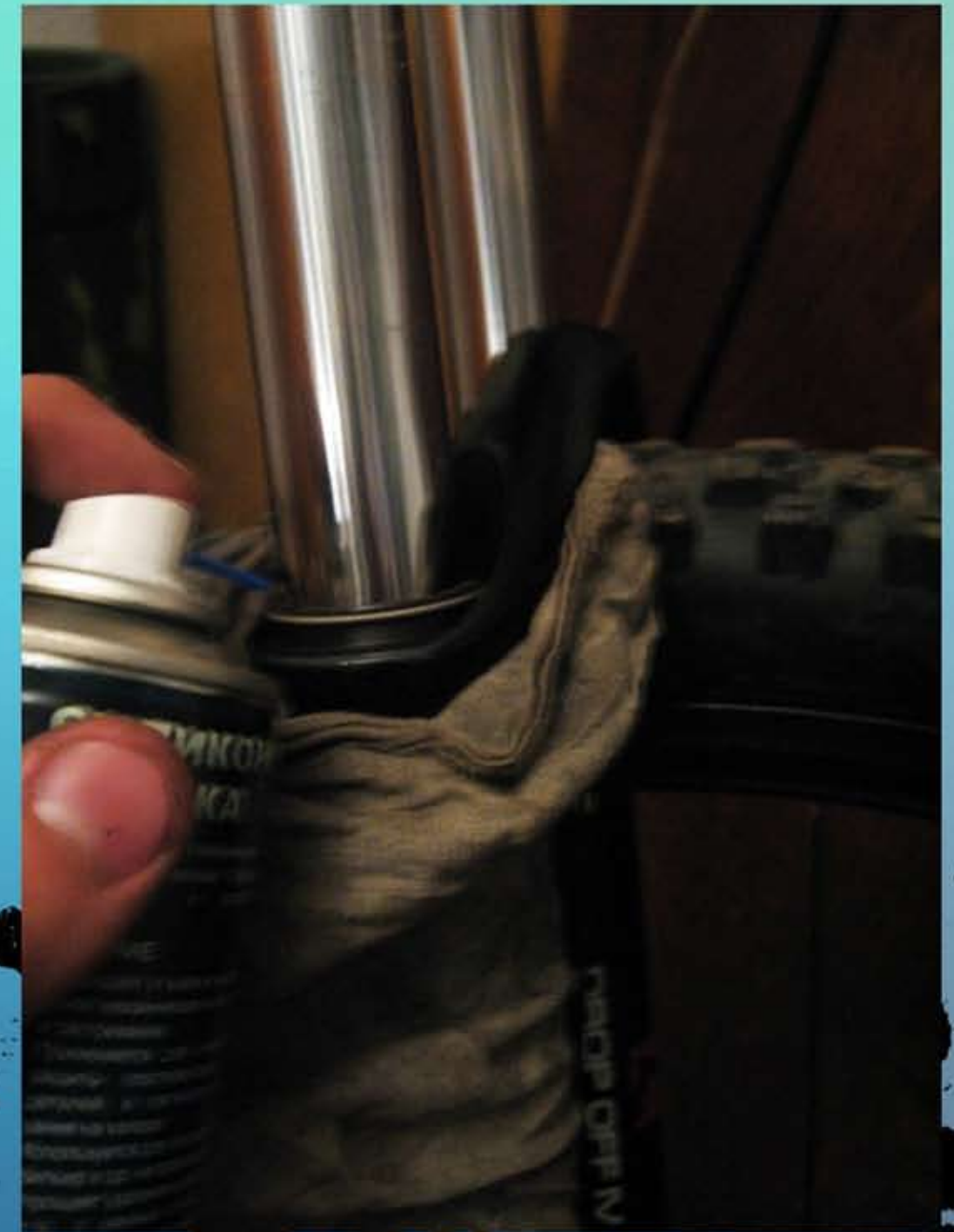
В этом случае силиконку нужно «пшикать» на ногу возле пыльника, при этом замотайте штанину вилки тряпкой, чтобы силиконка не попала на ротор. Повторите операцию со второй ногой точно так же.

Подождите какое-то время пока силиконка не впитается, потом прожмите вилку и сотрите излишки смазки с ног.

Эта смазка нужна для того, чтобы ваши пыльники и сальники служили дольше. Чтобы в «кишки» вашей вилки не попала грязь, из-за того, что пыльник и сальник высохли, растрескались и пропускают потоком.

Прибавочка - этой же силиконовой смазкой очень хорошо продувать рубашки переключения и механических тормозов. С ней переключает лучше, тормозит лучше.

Если делать всё аккуратно и по инструкции у вас обязательно всё получится и ваш байк прослужит вам существенно дольше.



ОПРОВЕРЖЕНИЕ СТАТЬИ - "Interview - Максим Фролов", размещенной в первом номере online журнала «Let's RIDE»

В связи с уточненной информацией, а так же **по требованию представителей компании "Red Bull"**, я, Кондрушин Д.О., главный редактор и руководитель проекта "Let's RIDE", официально заявляю, что материал, опубликованный в первом номере нашего журнала на страницах 22-23 не соответствует действительности.

Более конкретно:

"Раньше ты гонял за Red Bull, почему решил сменить команду?"

- Это самый распространенный вопрос за последнее время. Знаешь, я был на испытательном сроке в команде RedBull. И вышло так, что *** предложил мне спонсорство, а так как я еще не числился на официальном сайте RB, я стал кататься за *****."**

Данное заявление не соответствует действительности, в связи с этим мы полностью опровергаем эту информацию. Так же мы приносим свои извинения представителям компании "Red Bull" за причиненные неудобства и обязуемся в дальнейшем тщательно проверять материалы для публикаций.

*С уважением, Кондрушин Д.О.,
руководитель проекта "Let's RIDE".*

HOW TO

BIKER-CROSS

START



**Правильный старт -
Ключ к победе.**

Фото: Валерия Якубова, Антон Азев
Текст: Андрей Алаторцев



BIKER-CROSS



В байкеркроссе много разных элементов, но отдельно стоит выделить старт из ворот. В наше время применяется пневматическая система открытия ворот со случайным выбором момента падения - **Random start**. Однако из-за дороговизны таких систем в большинстве Российских гонок используют простые ворота с механическим устройством, которые открывает человек. При этом в большинстве случаев нет никакого сигнала перед падением ворот. Рекомендую использовать контактные педали, с ними стартовый рывок получается ещё мощнее т.к. можно не только давить вниз, но и тянуть вверх «заднюю».

Для начала ставим байк в ворота, примерно по центру своей дорожки.

Положение шатунов: не ставьте ведущую ногу слишком высоко, оптимально, если шатуны будут параллельно земле или ведущий чуть ниже, далее объясню для чего это нужно.

*Для быстрого старта нужна хорошая реакция и тренировки, к сожалению на МТВ не пускают на большинство ВМХ треков (да и не на всех есть пневматика). Поэтому для тренировки старта придётся изобретать свои ворота или записываться в школу ВМХ рейсинга. Также не упускай возможность съездить на гонку в **Саранск** или **Брянск** там есть такие ворота.*

Положение корпуса: не нужно сильно отклоняться назад, из такого положения слишком долго тянуться при старте. Ноги чуть согнуты в коленях, руки прямые, чуть расслаблены, спина ровно смотрим либо на ворота, либо на светофор.

Во время до старта можно спокойно сидеть в седле не снимая ноги с педалей, баланс держится коленями, не нужно держать равновесие корпусом – обязательно упадёшь.

Для тренировки можно использовать любую наклонную поверхность с упором на ней.



BIKER-CROSS



Перед стартом убери пальцы с тормозных ручек, при разгоне ты ведь не тормозишь?

Собственно старт: у **random**'а в начале звучат команды – **Ok, riders, random start; riders ready, watch the gate.** И затем даётся световой и звуковой сигналы – по очереди: красный, два жёлтых и зелёный. Одновременно с ними звучат три коротких и один длинный звуковые сигналы, ворота падают одновременно с четвёртым сигналом.

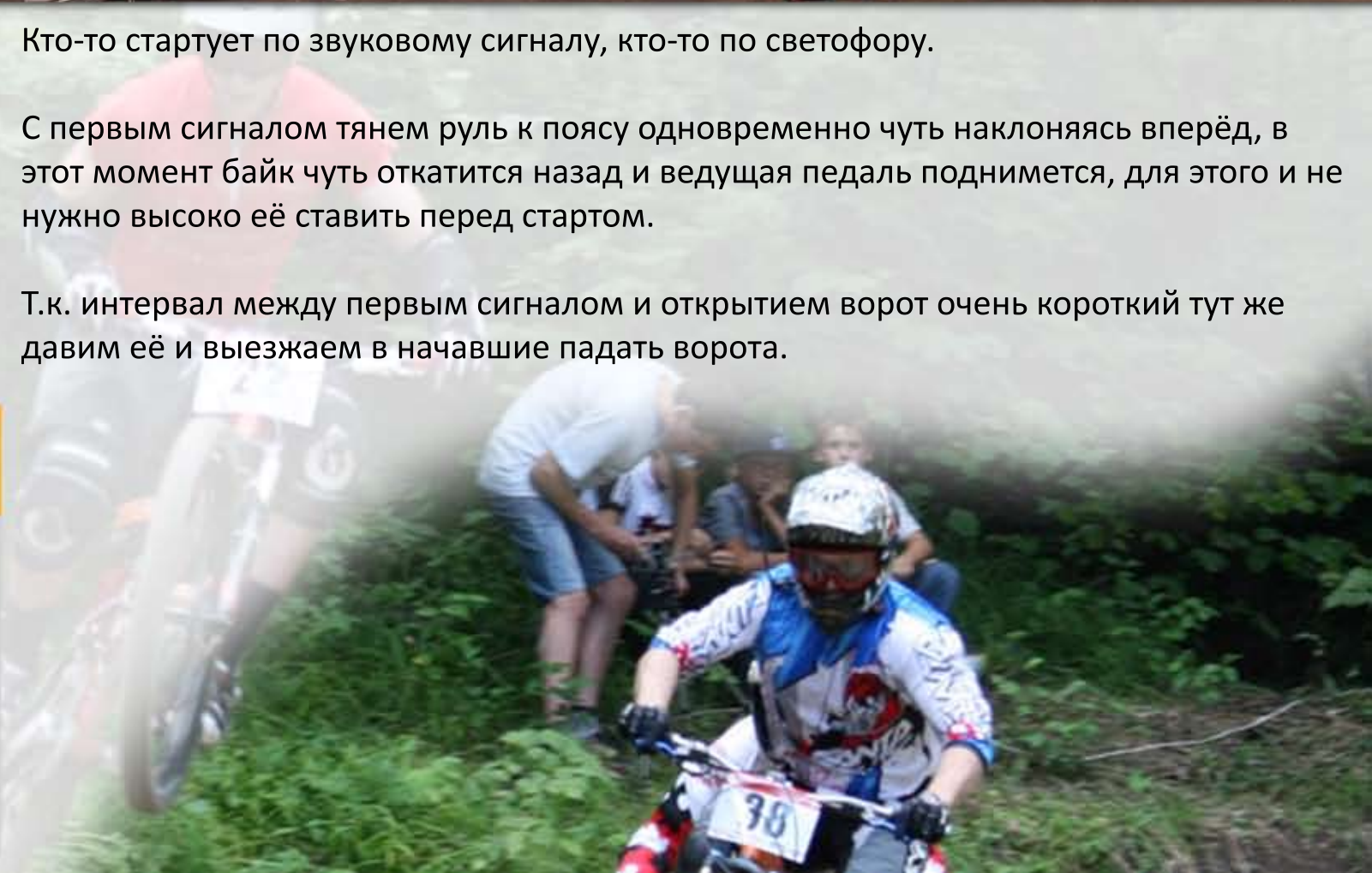
Кто-то стартует по звуковому сигналу, кто-то по светофору.

С первым сигналом тянем руль к поясу одновременно чуть наклоняясь вперёд, в этот момент байк чуть откатится назад и ведущая педаль поднимется, для этого и не нужно высоко её ставить перед стартом.

Т.к. интервал между первым сигналом и открытием ворот очень короткий тут же давим её и выезжаем в начавшие падать ворота.

ПОДВЕДЕМ ИТОГ

1. Используй контактные педали, с ними стартовый рывок мощнее.
2. Перед стартом держи педали в параллельном земле положении.
3. Будь внимателен, следи за сигналами.
4. Правильный стартовый рывок - ключ к победе, уже при старте ты можешь вырваться вперед на пол-корпуса.
5. Постоянно тренируйся, техника отличного старта приходит с опытом.



ІМНО

ГДЕ КУПИТЬ?!

Вся правда о веломагазинах

Текст: Роман Лапшов

Скоро весна, новый сезон, катание из ползанья со скоростью муравья превратится в полноценную езду, и многим хочется побаловать своего железного коня новыми подковами. В сезон надо будет кататься, и времени возиться с железками нет, да и новинки хочется здесь и сейчас...

Доставка в Россию за



Мы решили сделать небольшую заметку по поводу различных магазинов, чтобы потом ты не кусал себе локти, ожидая нужную железку или увидев её гораздо дешевле. Мы расскажем, что ждать от того или иного магазина. Естественно все магазины мы не охватим, да это и не нужно - есть буквально несколько типов и исключения, обычно сочетающие в себе признаки нескольких.

А начнём мы с великого и ужасного Chainreactioncycles.com

Для начала немного истории. Сам магазин достаточно старый, в нем заказывали железки ещё на заре развития **MTB** в России, но позже наша розница свела на нет его преимущества.

И тут грянул кризис, поднялись цены на все запчасти и новые велосипеды, к тому же курс вырос почти в 1.5 раза, а за ним – рублёвые цены на всё вышперечисленное. Всем стало не до апгрейдов и вкусных железок, спрос упал, цены поднялись. И тут выясняется, что есть некий магазин в Англии, отправляющий посылки в Россию, по вкусным ценам. И многие стали закупать железки там, имя стало чуть ли не нарицательным. «Чайник» - как много в этом звуке...

Что можно сказать про него сейчас?

Он всё ещё остался дешев. Но нельзя сказать что настолько, насколько был раньше. Многие из его ассортимента можно достать даже в российской рознице по сравнимым ценам, а $\frac{3}{4}$ товаров – по незначительно большим.

Совсем другое дело – распродажи.

Не для галочки, а реальные, когда избавляются от залежавшегося товара (например от **вилок 2010** сезона под стандарт **e2** и **15-ю** ось, на которые спрос околонулевой; или переключатели 2007 года; от колодок на редкие тормоза; вообще, на всё, что мало кому нужно, при этом стоит серьёзных денег).

Но это – дело случая, а не тенденция, увы.

Отдельную группу составляют товары, на которые выставлены действительно приятные цены. Например, втулки **Норе**, или колёса в сборе **hore-mavic** обходятся намного дешевле, чем в других местах, сравнимо с российской ценой на что-то типа хепит, дороже конечно, но сравнимо.

Но большая часть товаров там обходится либо так же, либо дороже чем у нас, и порой ощутимо. Например, при желании те же **Saint** в Москве можно найти на 200-300 руб дороже, чем на «чайнике», но здесь и сейчас. Или стоимость тех же кассет сравнима, порой даже дешевле.

Но найти в Москве, например колодки на редкие тормоза, или запчасти для втулок, или те же перья на **Stark Beat** порой не то что сложно, а просто невозможно. И тогда выбора нет – граница нам поможет.

Плюсы:

- + Огромный выбор, отображается реальное наличие товаров.
- + Акции, цены на некоторые товары.
- + Чётко работающая система доставки.
- + Бесплатная доставка с суммы порядка **300 \$**, прямо домой.

Минусы:

- На многие товары скидки по 20-30% и всё равно дорого.
- Доставка – это конечно классно, что привозят прямо на порог, но ждать ради этого месяц... А иногда и больше, особенно если отошлют куда-то не туда...
- И всё равно бывают проблемы, типа прислали б/у, вместо запылившейся в магазине.
- Отсутствие гарантии.
- Если что-то не устраивает – проблематично вернуть деньги, вернуть-то вернут, но доставка за свой счёт и т.д.

Итог: отличное место, чтобы закупаться по принципу «**О отличная штука и дешево, и как раз нужна/хочу**», но не лучшее место, если нужно заменить вышедшую из строя деталь или просто без разбора подбирать железки. Во 2-м случае есть риск, что сроки и цены, по сравнению с московскими, сильно разочаруют



А что же с крупной розницей?

За последние несколько лет крупные магазины сильно утратили своё былое величие. Если раньше они, по большей части, конкурировали между собой, то теперь появилось много альтернатив.

Так что же они могут предложить сегодня?

Для начала – сервис и какую-никакую, но гарантию. Т.е. в случае заводского брака - запчасть будет заменена, а при должном навыке общения – и в спорных случаях или конструктивных ошибках.

С выбором всё не так радужно, как на «кипятильнике», но он есть, и обычно неплохой. По крайней мере 2-3 аналога из одного ценового диапазона обычно присутствуют, так же как и актуальный модельный ряд, так что большинство людей - выбор должен устроить.

Цены на что-то низкие, на что-то не очень. Часто на железки 5-ти летней давности скидки в 2-3 раза - и всё равно дорого, потому что они устарели морально. Бывает, что цена интересная, но железка стала «немодной», и знающие люди покупают хорошие вещи задёшево.

Но по крайней мере если что-то внезапно сломалось - есть прямой смысл купить то, что нужно «не отходя от кассы». Просто приехать и выбрать – вряд ли оно будет намного дороже, чем в любом другом месте.

Хотя и дешевле, чем где-либо тоже может не быть. Но есть важное «но»: тут можно купить велосипед целиком. Опять же если кому-то нужен просто велосипед для обычного катания – этот вариант будет лучшим решением.

Плюсы:

- + Официальная гарантия.
- + Наличие мастерской, где если что - поставят и настроят.
- + Наличие консультантов, которые часто знают о каких-либо неочевидных вещах.
- + Не надо ждать доставки.
- + Возможность привезти что-то по предоплате с хорошей скидкой, или, например без особого геморроя, редкую раму.

Минусы:

- Бывают проблемы с качеством обслуживания.
- Наличие товара на сайте или даже по телефону - не гарантирует реального наличия.
- Задержки поставок (в которых в общем-то магазин не виноват).
- Ставка на продажи недорогих железок и велосипедов – спрос рождает предложение.

Итог: если не страдать «апгрейдоманией», то вполне нормальное место. Сломалась железка - пошел поменять. Надо сделать ТО - пришел отдал вилку, через неделю забрал. Да, возможно переплатишь, но не факт, да и не так много. Главное преимущество – можно выбирать «на ощупь» и «на глаз», а не только по картинкам и цифрам. Но любителям пафосных и дорогих железок, зачастую, там не из чего выбирать.

Интернет-магазины и компании среднего размера.

Они всегда были, всегда есть и всегда будут. Почему? Ответ прост - всегда будут вещи, которыми крупный магазин не будет заниматься.

Среди стритеров стали модными «серобурокозьявчетые» покрышки со стальными шипами? Не вопрос - привезём 20 штук, не важно что больше их не продать и нужны они 40 людям, из которых $\frac{3}{4}$ не найдёт на это денег.

Сейчас такие фирмы пытаются сделать нормальный рынок. Чтобы были запчасти и не приходилось резинки везти с другого конца света. Чтобы консультант честно говорил «не бери за 400\$, бери за 300, она тебе лучше подойдёт», чтобы был выбор не 1-2-3 модели, а чем больше - тем лучше и, главное, разного. В конце концов выпускают новые бренды на рынок – крупным игрокам сейчас не до этого.

Что имеем на выходе?

Плюсы:

- + Реальная альтернатива chainreactioncycles.com - та же доставка по России, включая регионы, обычно даже лучше – Почта России долго запрягает, да и везёт иногда, «постучав обо всё по дороге».
- + Ставка на средний ценовой диапазон – на энтузиастов, их запросы сильно отличаются от тех, кто покупает велосипед с целью просто покататься.



+ Адекватное отношение, в большинстве случаев.

+ Часто есть много мелочей, типа педальных, рубашек для тросиков, ребилд-китов и т.п., по адекватным ценам.

Минусы:

- Из-за не слишком больших объёмов - небольшой выбор.

- Обычно отсутствует реклама, бывает обидно увидеть нужный товар дешевле и/или без заморочек с доставкой из-за бугра.

Мелкие магазины и палаточки.

Про них можно сказать одно: они ориентируются на несведущих людей, поэтому там обычно нет ничего хотя бы уровня **deor**, а если есть – то привезено «на всякий случай» и очень дорого, в расчете что кто-нибудь придёт и купит от безысходности. В общем можно оставить, как самый-самый крайний вариант. Если ну совсем что-то редкое нужно. Другое дело, что и там обычно этого не оказывается...

E-bay и прочее – это рулетка. Может крупно повезти, и ты получишь за бесценок отличную вещь, стоящую у нас немалых денег, а можно крупно нарваться. Да, некие гарантии площадка часто даёт, но добиться возмещения средств - крайне сложно. В общем я бы не советовал часто пользоваться подобными каналами – только для получения эксклюзивных вещей. Ну еще иногда попадаются интересные предложения по б/у, но стоит ли за ними так далеко ходить?

Итог: хочешь что-то необычное? Дорога тебе в зарубежные интернет магазины.

Сломалось что-то и надо быстро поменять? **Быстро посмотрел несколько знаковых магазинов, нашел лучшее предложение в рамках своего бюджета, съездил, купил, поставил, опять поехал кататься.**

Хочешь что-то планомерно сменить? Загорелся чем-то? **Ищи в средних магазинчиках и не жди доставки,** а то иначе успеешь сто раз понять, что не стоило оно того и надо было, вместо шатунов, колёса менять, например.

Да и радость от покупки будет уже не той.

ИНТЕРВЬЮ

DIRT



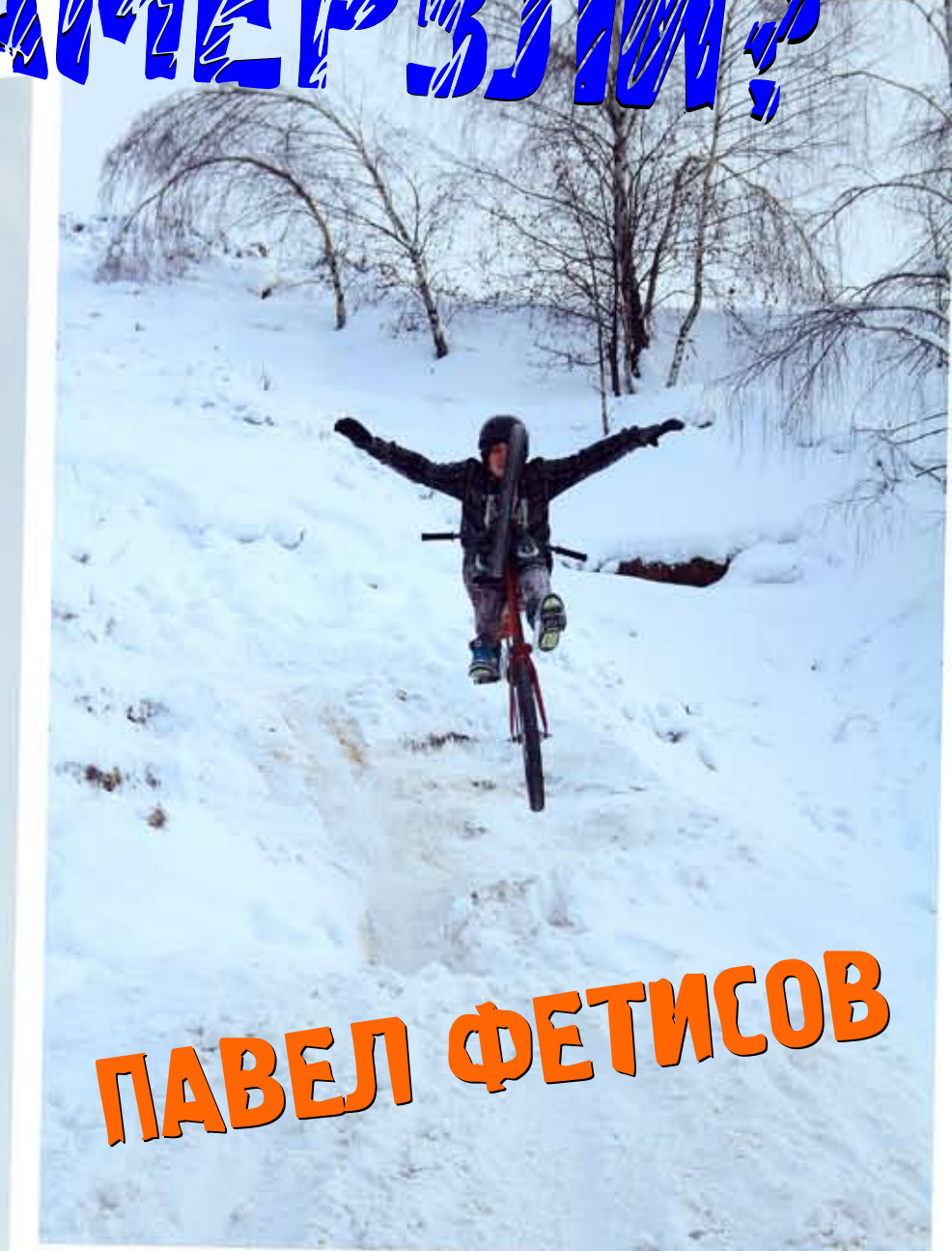
**АРКАДИЙ
САФРОНОВ**



ЗАМЕРЗЛИМ?



БУДЕТ ЖАРКО!



ПАВЕЛ ФЕТИСОВ



Братья...

Аллоха! Я родился в Москве, прожил всю жизнь здесь же, учился в школе, потом поступил после 9-го класса в поварской колледж. Далее, как и большинство парней, ушёл служить! Вернулся домой, продолжил кататься, устроился на работу, в следующем году буду поступать в институт.

Катаюсь я, если быть точным, третий сезон. Сначала приобрёл «ашан-байк», катался с другом, приехали на ореховскую трассу, и я понял для чего нужен велосипед! Вскоре купил BMX, за не имением большой суммы, откатал зиму и продал, а друг помог с покупкой МТВ хардтэйла - это была "Merida UMF hardy-1".

Со спотом мне повезло - поблизости было прекрасное место, ореховская горнолыжка, и вскоре я узнал о "Яме". Там и стал проводить большую часть времени.

Первый трюк, который я освоил, был barspin, банник и прочую ерунду в счет не берем (смеется).



... акробаты

Привет! Зовут меня Павел «Финт» Фетисов, назвали в честь шоколадки «финт», ещё в школьные времена. Мне 20 лет, помимо МТВ, увлекаюсь сноубордом, музыкой, игрой на гитаре, фото.

Я считаю, что дерт - это самая красивая и безбашенная дисциплина, поэтому и выбрал именно это направление.

Каким был мой первый трюк точно не помню, наверняка банник.

Любимые трюки - это backflip, flip-nohand, frontflip. Очень странно, но сложнее всего дались 360 и до сих пор сильно «хромают».

Очень хочу выучить flip-tailwhip, но не буду загадывать. Вообще в Яме на втором frontflip хочу посадить.

В соревах, увы, не участвовал, ибо прогресс пошёл только в данный момент, опять же не буду загадывать на следующий сезон, как пойдет.

Любимые трюки - это 360, superman, toboggan. Сложнее всего было учить 360.

В следующем сезоне интересно было бы выполнить flip-superman, 360 nohand, ну и tailwhip доучить.

Травм у меня практически не было. Подворачивал ногу пару раз, да и ссадины с царапинами - дело обычное.

Чаще всего катаюсь в «Яме», либо у ст. метро Орехово, иногда в парках - но это редкость.

Мой байк, ещё не воплощение моей мечты, поэтому скажу, что он нормальный.

Байк моей мечты - это, чтобы не скрипел, не трещал, не разваливался, имел небольшой вес, и был в коричнево-бело-голубых оттенках.

Напоследок хочу сказать - катайтесь в защите, не забрасывайте спорт, и не прыгайте выше своей головы! Хотя для большего прогресса иногда можно!



Давно, года 4 назад, решил пропрыгать трассу 4x без защиты, в итоге сломал ключицу. Ещё 2 года назад порвал палец, просто завалился на бок и в траве меня приветствовал кусок закопанного авто (смеется).

Катайтесь в защите и не делайте глупостей!

Мой байк - blkmarkt CONTRABAND, шатуны ody wombolt, педали wellgo, руль blkmarkt вынос atomlab, вилка pike 426, переднее колесо - втулка leafcycles, спицы dt, обод spank subrosa, покрышка maxxis holy roller 2.3. Заднее колесо - втулка profile драйвер 9, спицы dt, обод noname, покрышка table top. Звезда superstar на 30 зубов, цепь halflink.

Байк мечты? Хм, не думал об этом, наверное blkmarkt dartmoor. Перешел бы я на короткоход для дерта? Думаю да, можно попробовать.

Любимый спот - «Яма», а так - планирую объехать все дерт споты Москвы.

Хочу сказать спасибо за поддержку всем, с кем катаюсь и весело провожу время! Катайте дерт вместе с нами и обязательно в защите! Больше тренируйтесь и прогрессируйте! Ибо это стремление говорит о том, что вы действительно живете!



Правильно настроенная подвеска может повысить скорость и улучшить управляемость твоего байка. В данной статье мы расскажем о базовых настройках воздушных амортизаторов, отталкиваясь от которых ты сможешь отрегулировать подвеску и настроить ее под конкретные условия и стиль катания.



Нам понадобятся:





1. Для начала настройки амортизатора необходимо знать его ход – эту информацию можно узнать в инструкции на сайте производителя. Если же такие данные отсутствуют – возьми линейку и измерь длину амортизатора по его осям, затем спусти воздух из камеры и сядь на байк, чтобы амортизатор сработал на весь ход, вновь замерь его длину. Если вычтешь из первого значения второе – получится ход. Вновь накачай камеру амортизатора.



2. Если амортизатор оснащен платформой – поставь ее в положение open/off. Подвинь кольцо (или хомут) в самое начало ходового штока. Аккуратно сядь на байк ровно по центру, держась за стену. Затем так же аккуратно слезь с байка, при этом наклонись вперед, чтобы избежать срабатывания амортизатора.



3. С помощью линейки измерь расстояние между краем цилиндра камеры амортизатора и кольцом – это значение является текущим сэгом. В качестве базовых значений сэга мы рекомендуем следующие:

- 1) Для XC – 25%
- 2) Для Trail/AM – 30%
- 3) Для DH/FR – 35%



4. При настройке подвески крайне важен не только вес самого райдера, но и всей используемой экипировки – формы, шлема, защиты, рюкзака со всем содержимым.

Чтобы узнать искомое значение сэга, нужно умножить ход амортизатора на 0,25, 0,3 и 0,35 в соответствии с вышеперечисленными значениями для разных байков и направлений.



5. Чтобы амортизатор стал жестче, нужно подкачать в него еще 2 атмосферы (20 psi). Во время отсоединения насоса часть воздуха выходит, поэтому в амортизаторе останется только одна атмосфера. Сними насос и повтори пункт 3. Чтобы добавить мягкости – нужно стравить пол-атмосферы и повторить шаг 3. Данную комбинацию нужно проделывать до тех пор, пока не будет достигнуто оптимальное значение сэга.



6. Базовое значение отскока можно узнать, если надавить на седло и резко поднять его вверх – при этом заднее колесо должно немного оторваться от земли. Если колесо сильно поднялось вверх – отскок слишком быстрый, если же седло «отбивает» в руки – значит отскок слишком медленный. Можно начать с минимального (самого медленного) значения и добавлять по одному делению (щелчку), пока не будет достигнут желаемый результат. При настройке отскока безопаснее ошибиться в большую сторону.

СОВЕТЫ ТЕХРЕДА

Крутилки-вертелки

Сэг и отскок - это хорошо, скажете вы, а что делать с остальными настройками?

Для начала ставим все в среднее положение, и пробуем прокатиться по «тестовой» трассе. По поведению велосипеда вносим изменения.

Плохо отработывает мелочь? Пробуем сделать быстрее отскок, если начинает сносить заднее колесо или просто байк теряет устойчивость – возвращаем на место. Пробуем приоткрыть платформу/низкоскоростную компрессию. Начало пробиваться? Закрываем высокоскоростную/антипробой. Сильно раскачивается? Проводим обратные действия.

С помощью высокоскоростной компрессии и во многих системах демпфирования – за счёт давления в бачке, мы можем регулировать прогрессию. Что это даёт? Чем она меньше, тем охотнее подвеска проглатывает крупные неровности, тем самым улучшая сцепление. Чем ярче она выражена, тем лучше она себя будет вести при больших прыжках.

Регулировка отскока – самая важная из регулировок, от слишком медленного отскока подвеска начинает забиваться и не отработывает много мелких препятствий, типа корней или ступенек. Из-за слишком быстрого - подвеска перестаёт «липнуть» к покрытию, также на скорости порядка 40км/ч и выше начинают появляться проблемы с контролем – заднее колесо «подпрыгивает» на неровностях.

Также от отскока сильно зависит «выдёргиваемость», но не надо забывать, что для фрирайда и даунхилла это не самый важный параметр, если не хватает «прыгучести» - значит что-то делаешь не так, например не используешь рельеф. Вжатие подвески даже в небольшую кочку позволяет достаточно высоко подняться в воздух.



Российская команда по мотофристайлу «Ферзь» занимается организацией и проведением праздников с участием различных шоу-программ (танцы, гар-исполнители, сноуборд, маунтинборд, мототриал, велотриал, мотокросс, мотофристайл, стантрайдинг, BMX, знаменитые ведущие, лучшие Dj, световая и музыкальная поддержка), а также принимает непосредственное участие в съемках широкометражных фильмов, сериалов, клипов и имеет большой опыт в этих направлениях. Так как мотофристайл является самой зрелищной дисциплиной мотоциклетного спорта—наше шоу вписывается в любую тематику проведения того или иного мероприятия (дни городов, спортивные эвенты, развлекательные программы, соревнования) и всегда остается «изюминкой» любого праздника .

В команде 3 профессиональных спортсмена специализирующихся в fmx с 2005 года, победители множественных городских конкурсов. FERZ работает совместно с иностранными райдерами, также у нас открыта первая в России школа по мотокроссу и мотофристайлу с индивидуальным подходом к каждому желающему научиться ездить на мотоцикле. Тренировки проходят в нашем парке, где есть все необходимое для занятия мотокроссом и фристайл мотокроссом (трасса для суперкросса, рампы, поролоновая яма и т.д.).



Контакты:

Ярыгин Владимир

+7 926 556-556-4

+7 964 79-79-709

www.fmx.ru

МХ школа.

Наша команда профессионально готовит спортсменов по мотокроссу. Для обучения используется специальный трек, который находится в "FERZ FMX PARK". Тренируют ПРО спортсмены, выпускники РГУФК: **Иванков Николай, Ярыгин Владимир, Ярыгин Михаил.** Стоимость тренировки **1 000 р.** (только обучение) ваш мотоцикл, бензин, экипировка. Время тренировки **1.30-2.30 часа 3-5 дней в неделю.**

FMX школа.

Наша команда профессионально готовит спортсменов по мотокроссу. Для обучения используется специализированный "FERZ FMX PARK". Стоимость тренировки **2 500 р.** (только обучение) ваш мотоцикл, бензин, экипировка. Время тренировки **1.30-2.30 часа 3-5 дней в неделю.** Для вас предоставляются 6 видов рампы с разным расстоянием: от 4 метров до 22 м. Также есть бассейн с поролоном для обучения трюкам.



INTERVIEW-GIRLS

DOWNHILL



ДАРЬЯ ЛИТВИНЮК

О правильном подходе к любимому спорту.





Привет. У меня не очень получается красноречиво рассказывать, особенно когда речь заходит о моей персоне. Если вкратце, то мне на данный момент 20 лет, живу в Санкт-Петербурге, студентка, будущий специалист по логистике. Помимо МТВ увлекаюсь сноубордом, винд-серфингом и всегда готова попробовать что-то новое.

В этот спорт я попала почти как и большинство девушек-райдерш, – с подачи бывшего бойфренда, хотя пожалуй это не входило в его планы. Села на велосипед летом 2009 года, первый раз за много лет, сначала просто каталась по городу, а потом поняла, что могу и хочу большего.

Приоритетным для меня является, конечно же, downhill, но с недавнего времени меня стала привлекать так малоосвоенная среди девушек дисциплина как dirt. Поэтому, частенько беру свой хардтейл и еду на ближайший спот. Street не менее интересен, но у меня не хватает терпения, чтобы научиться действительно достойным трюкам, поэтому тренирую основы.

Наверно никогда не забуду свои первые соревнования. Это был Race Day в Токсово, летом 2009-го. Я выступала на байке своего молодого человека. Пожалуй, самое безумное, что я тогда сделала, это прыгнула «дорога-гэп», не имея на тот момент опыта в прыжках практически никакого. Тогда я попала на пьедестал, приехав на третье место.

С тех пор, в частности из-за травм, я мало участвовала в DH-соревнованиях. Два раза я занимала первое место на соревнованиях на памп-треке. Из самых запоминающихся соревнований могу выделить гонку в Балаклаве. Я думаю, меня поймут все, кто помнит свою первую поездку в горы. Тогда я заняла четвертое место, совсем немного не дотянула до пьедестала.

Пожалуй самый большой ступор моего прогресса – это травмы. Первая травма, которая вывела меня из строя на месяц – это было рассечение и тяжелое сотрясение, затем перелом пястной кости на руке. Тогда пришлось делать операцию, кость собирали на шурупы, но и ее я умудрилась сломать повторно в квалификации на соревнованиях в Игоре. В общем, мой первый полноценный сезон был потерян.



Если брать ДН трассы Ленобласти, то, пожалуй, самые разнообразные находятся в Шуваловском парке. Хотя общее представление о том, какими должны быть действительно интересные даунхильные трассы при нашем рельефе, я получила, побывав в байк парке в Финляндии. Думаю, нашим ребятам есть чему поучиться у соседей. Если говорить о дертовых спотах, то мой любимый – это дерт парк «Гетто-3». Там есть и памп трек и 2 серии кочек для разных уровней катания. Парк развивается и с каждым годом становится все интереснее и разнообразнее. Там я провожу большую часть времени, что объясняется еще и близостью к дому. Хотя конечно по уровню сложности пока лидирует парк в Озерках, но это пока мне рано.

На данный момент у меня два велосипеда. Для даунхила собран велик на базе рамы Intense SS, для города на базе рамы Giant STP. Для обоих байков я выбрала вилки компании Rock Shox, хотя хотела бы попробовать и другие варианты, для сравнения. Если выбирать из двух главных конкурентов в области обвеса Sram и Shimano, то я отдаю свое предпочтение Shimano. Пожалуй, это связано с хорошей работой их маркетологов, ведь на самом деле у обеих фирм столько же достоинств, сколько и недостатков. В остальном прислушиваюсь к мнению своих друзей. Они также и подсказывают мне, какую резину ставить для катания на тех или иных трассах.

Байк мечты для девушки? Конечно это оптимальное сочетание небольшого веса, хорошего наката и красивого внешнего вида. Мои байки еще далеки от совершенства, но это временно.

На предстоящий сезон в мои планы входит минимум травм и максимум тренировок. Накат и только накат, оттачивание техники. Хочется чаще выбираться в байк-парки Финляндии, и минимум два раза съездить в горы. Пьедесталы, конечно, были бы прекрасным дополнением ко всему этому.

На счет команды, точнее смогу ответить ближе к началу сезона, не исключено, что будут изменения. Сейчас я катаюсь за дружную некоммерческую команду 'Ghetto Racing', в состав которой входят мои близкие друзья. Собственно они делают самый значительный вклад в мое обучение, тренируют, помогают с выбором оборудования и его же техническим обслуживанием, с которым я не всегда могу справиться самостоятельно. Также, большое спасибо девушкам-райдерам нашего региона за их поддержку и советы.

Всем, кто осваивает «экстремальный горный велосипед», а в особенности девушкам хочу посоветовать научиться правильно оценивать свои навыки и свой опыт катания, не повторять моих ошибок. Уметь отказываться от безумных прыжков на всеи любимое «слабо», не стараться доказать что-то себе и окружающим, если уверенность в своих силах ее не пришла. Лучше сделать трюк или прыгнуть какую-нибудь сложную тему уверенно через какое-то время, чем получить травму и пролечиться несколько месяцев.

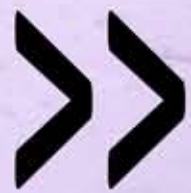
Но тут главное не переусердствовать, уметь расслабляться и не культивировать в себе страх.



НАШІ БАЙКИ

DOWNHILL

Specialized Big Hit 06
Святослава Гриценко



НАШИ БАЙКИ



Привет! Меня зовут Святослав Гриценко и я обладатель замечательного велосипеда - **Specialized Big Hit FSR 06**.

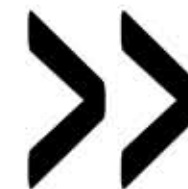
Мое знакомство с этими рамами, и вообще МТВ, как таковым, началось в 2008 году. В связи с переломом ноги, было решено сменить хт на подвес из-за неудобства при катании. Денег особо много не было, и толком в железках я не разбираюсь. В итоге выбор мой пал на **Specialized Big Hit 08** сине-голубой расцветки. Я в него влюбился сразу же.

Меня в нем настолько все устраивало, что даже не было мыслей что-то менять. Но отсутствие техники катания привело к «смерти» всей навески, а денег на новую не хватало и мне пришлось расстаться с рамой. Поменял я после этого еще 4 подвеса, от **Norco Six** до **Atomik**, но так ничего похожего не нашел. Из головы не выходила моя рама. Мне казалось, что не найду больше ничего достойного. В итоге сменив 9 байков, пришел к выводу: нужен спеш. В итоге вновь купил себе раму **Specialized Big Hit 06**. И воплотил в нем свою мечту.

Но все спросят: «Почему же биг хит? Есть столько рам!»

Все просто – это просто не убиваемая рама. Она вынесла все! Плоскачи, пролетки, биг эйры, дропы, недолеты - все было! Но, ни единой трещины на старой раме я не нашел. Я таких рам не встречал никогда: браво, **Specialized!**

Работа рамы? Превосходная! Если вы опытный райдер, то пробить ее крайне сложно. Я пробивался всего 1 раз – по глупости перелетел пролетку и приземлился в 2.5 метровый плоскач. Она не кинет вас через руль, на ней можно спокойно проехать много километров – раскачивается она не очень сильно (по сравнению с **Norco Atomik** или **Team DH**). Единственный недостаток: углы. Очень уж «топорная» рама. Многим не понравится высокий центр тяжести и «табуретчатый» внешний вид. Но, как говорят, на вкус и цвет – все фломастеры разные. Могу сказать одно: если вы ищите велосипед для фрирайда, даунхилла и стритца или просто крепкую раму, Big Hit - ваш выбор.



НАШ БЛАЙК



Комплектация:

Рама: Specialized Big Hit FSR II 06 M

Вилка: Rock Shox Boxxer Race 10

Аморт: Manitou Swinger 4 way

Колеса:

Переднее:

Втулка: Аxiom

Обод: Supra

Резина: зима - Tioga Black turtle,

лето: Specialized Chunder\Minion DH

Заднее:

Втулка: Xenium 752

Обод: DT Swiss 5.1

Резина: Schwalbe Space

Тормоза: Fun Drop Out 203/180

Руль: Fun Fatboy

Вынос: Answer DH

Грипсы: Sunline

Переключатель: Sram x9

Манетка: Sram x-0

Кассета: Sram 957

Успокоитель: Mrp

Система: Shimano Slx

Педали: Atomlab

Подседел: Funn Arrow (титановые болты)

Седло: Bontrager



СОРЕВНОВАНИЯ

BIKE EVENTS

2011

ЕВРОПА

Текст: Алексей Фёдоров

Specialized Enduro Ride by Sympatex Bike-Festival

29. апреля – 1. мая, Riva del Garda, Италия

<http://www.bike-magazin.de/festival/riva/?id=38&PHPSESSID=8f841e8b86f36d54ae6ab916308bb663>

Это довольно забавная гонка по техничной трассе, длиной **1,5 км** с перепадом **270 метров**.

Правила очень просты – прийти первым, при этом без соприкосновения тела и конечностей с землёй. Если коснулся в повороте ногой камня, то получаешь **5 секунд** штрафного времени, а если слез с велосипеда или упал, то **10**.

Участие в гонке - бесплатно! А так же здесь располагается огромная выставочная территория, где можно увидеть новинки и даже протестировать их.

Milka Wheels of Speed

11. - 13. июня, Willingen, Германия

<http://www.wheelsofspeed.de/englisch/index.asp>

Четырнадцатый раз пройдёт **World Downhill Challenge**, в котором могут принять участие все желающие, от любителей до профессионалов. И соревноваться бок о бок за призовой фонд суммой **5000 евро**.

Длина трассы **1,5 км**, а перепад высот составляет **218 метров**. В 2010 гонку выиграл **Аарон Гвин (Aaron Gwin)**, затратив всего **1.50,06**. В пятницу, 10 июня, открытие официального тренировочного дня, в субботу квалификация. 12 июня состоится ещё один квалификационный заезд из лучших 64 «субботних» гонщиков. **Правила тут почти такие же, как в 4X**: лучший против медленного и так далее, пока не останется 32 участника. В финале к ним добавят 8 счастливых, проигравших в предыдущей борьбе с наилучшим временем. И вот в понедельник, 13 июня, великолепная „сороковка“ будет соревноваться за корону победителя.

<http://video.mpora.com/watch/PRHVSEuaK/>



Даррен Берреклот борется за победу на очередном этапе Enduro Ride



СОРЕВНОВАНИЯ

Dakine Trail Fox

24. - 26. июня, Flims, Швейцария

<http://www.trailfox.ch/>

В чудном местечке, в Швейцарии, уже девятый раз пройдёт **Freeride Rally Trail Fox**. Соревнование состоит из четырёх этапов, которые все надо проехать на одном велосипеде. Первый этап это **Nighttrail** начинается в пятницу с наступлением темноты, поэтому не забудьте прихватить с собой освещение. **Dual Pump Track** это второй этап в субботу, после обеда. Следующий на очереди, с узкими поворотами, прыжками и различными деревянными постройками, ведущий через лес **Sunset Trail**. Все препятствия можно объехать, но потерять при этом драгоценное время. А завершит выходные **High Noon Trail**. В воскресенье в обед участникам предстоит промчаться по 6 км трассы с камнями, корнями и подъёмами.

Liteville Trail Trophy

01. - 03. июля, Latsch/Vinschgau, Италия

<http://trailtrophy.com/stromberg>

Это молодая гонка, в 2011 году пройдёт во второй раз, на юге Тироле в Италии. Соревнование делится на четыре, не зависимых друг от друга этапов Trail-Sassion, All Mountain-Sassion, Night-Sassion и Enduro-Sassion.

Dakine Freeride Festival

08. - 10. июля, Saalbach-Hinterglemm, Австрия

<http://www.bike-freeride.de/festival/?id=194&L=1&PHPSESSID=7ec3db90f7e5393f46c311846ead1f42>

О, это мой фаворит! 5 гонок, быстрые лифты и множество трейлов!

Scott Gang Battle - это смесь даунхила и байкер-кросса. Тебя ожидает трасса длиной **8,1 км**, с перепадом **1000 метров**! Массовый старт на квалификации 30 человек, на гонке 120

В 2010 гонку выиграл **Янел Рюдигер (Jahnel Rüdiger)** из Австрии, пролетев трассу за **11.42 минуты**.

Rose Speedwheelie Contest. Здесь ты сможешь помериться силами с самим **Бобби Руттом (Bobby Root)**, но он наверняка, выиграет, оставив за собой титул короля вилли.

Maxxis Dual Eliminator является дуал-кроссом на довольно короткой 500 метровой трассе, если ты любишь крутить педали, как сумашедший и вдавливать свой байк в повороты, то это твоя гонка.

Marzocchi Air Strike Pro Contest. Очень зрелищное развлечение. Здесь прыгают с крыши отеля на большой дёрт и через ручей, на главную улицу. Посмотреть стоит, но если вы не про, то об участии можно забыть, ведь это часть **Freeride Mountain Bike World Tour**.

Amir Kabbani, Team Mongoose, победитель Air Strike 2010, 10 место в общем зачёте по FMB

„Соревнование Marzocchi Air Strike было одним из моих любимых в прошлом году. Расположение и атмосфера конкурса вписались, как нельзя лучше в Dakine Freeride Festival. Здорово ещё то, что в этом мог поучаствовать каждый про, а не только приглашенные, как бывает на других конкурсах. Я очень жду, что покажут мои друзья-коллеги в этом году.

Читателям „Let's Ride“ я желаю убойного старта в новый сезон!“

YT Best Trick Award - это не совсем соревнование, а скорее развлечение для всех, где можно ещё и выиграть что-то полезное. В огромную надутую подушку сможет прыгать любой, у кого есть велосипед. Ты можешь попробовать какой-нибудь трюк, который пока боишься сделать на дёрте или удивить всех своим непринуждённым фронтлипом-супермен-ноухэнд-360 и выиграть главный приз.

<http://www.youtube.com/watch?v=bZFC3k-EjnI>

Выражаем благодарность: Delius Klasing Verlag, Carsten Hark, Thomas Schlecking

Продолжение следует, еще больше гонок в следующем номере!



Велосипедное Движение «Русвелос»: объединяем через расстояния.

В **Апреле 2010** года произошло знаменательное событие. Находясь с официальным визитом в Дании президент России **Дмитрий Медведев** посетовал на отсутствие возможности кататься на велосипеде в Российских городах, и прежде всего в его родном Петербурге. Результатом этого события был целый ряд последствий, ниже приведены 2 из них. В конце 2010 года департамент транспорта ГД выступил с инициативой по созданию рабочей группы для разработки федерального законопроекта об использовании велосипеда, и в апреле же 2010 г. было создано Велосипедное Движение «Русвелос».

При общении с чиновниками я столкнулся со следующей парадоксальной ситуацией. С одной стороны при всем объеме продаваемых велосипедов, на улицах города можно встретить лишь малый процент от общего числа велосипедистов, при том, что по результатам опроса ВЦИОМ до 40% москвичей готовы в теплое время года использовать велосипед для поездки на работу, если будет создана соответствующая инфраструктура. С другой стороны при разговорах о развитии велоинфраструктуры чиновники разводят руками и спрашивают, «А где ваши велосипедисты?» Получается замкнутый круг

Для преодоления данного замкнутого круга «Русвелос» активно ведет диалог с представителями власти, бизнеса и общественности.

Есть еще другой интересный момент. В большинстве Российских городов есть одно или несколько велообъединений, или вело клубов, которые являются определенной организованной формой велосипедистов.

Однако, в большинстве случаев данные вело клубы не общаются друг с другом, даже в рамках одного города, не говоря уже про общении между городами. Тем не менее, без консолидации велосипедной общественности, добиваться своих целей является сложной задачей для неё.

«Русвелос» одной из своих задач видит задачу по консолидации велосипедной общественности. Развивая общение с вело клубами и развивая сеть представительств, Русвелос формирует федеральную сеть велосипедистов и вело организаций. Представительство «Русвелоса» состоит из одного или нескольких человек, разделяющих взгляды Движения и способствующих развитию деятельности Движения в тех регионах, где оно представлено.

В обязанности представителей входит установление контакта с местными вело организациями, общественными организациями, представителями власти. В чем заключается интерес представителя или вело клуба во вхождении в состав «Русвелос»? Для клубов – это возможность получения консультаций специалистов «Русвелоса», участие в региональных и федеральных проектах Движения. Для представителей – это заниматься любимым делом (развитием велосипедного движения), у кого оно, конечно, является любимым, в составе крупной общественной организации. Также в обязанности представителя входит оказание содействия велосипедистам из других городов, тем, кто собирается приехать в их город.



Велосипедное Движение «Русвелос»: объединяем через расстояния.

«Русвелос» заботясь о велосипедистах, привлекает к своему Движению специалистов из других областей, для оказания консультаций. На данный момент достигнуты договоренности с рядом специалистов, наиболее значимые из которых – это с юридической фирмой «Трис», о предоставлении бесплатных юридических консультаций для велосипедистов.

За лето 2010 года Русвелос принял участие во всех основных спортивно-развлекательных мероприятиях с участием велосипедов на территории Москвы и за ее пределами: **Men's Health Urban Adventure 13.06**, «**Спортивный Город**» 26.06 (количество посетителей – **100.000 человек**), **Велоночь** – 3.07, молодежный форум «**Селигер-2010**» – в июле, «**Международный спортивный форум 2010**» - 29.07-1.08. В качестве своего вклада «Русвелос» предоставил организаторам велосипедные парковки. Благотворительный велопробег «**Красная площадь 2010**» для поддержки детей с синдромом Дауна – информационная поддержка. День отказа от автомобилей 22.09 – совместно с «**32 спицы**» содействовал **WWF** в организации велоезда.

Также «Русвелос» был приглашен к участию в рабочей группе Государственной Думы по выработке законопроектов, касающихся велосипедистов. Установлены связи с федерацией велоспорта, комитетом по молодежной политике правительства СПб, был проведен конкурс фотографий «**Я и велосипед**».

На первое февраля 2011 г. открыты, либо в ближайшее время будут открыты представительства в 8 российских городах – от Санкт-Петербурга до Екатеринбурга, установлены дружественные отношения с 25 велоклубами и велоорганизациями, из 20 городов от Мурманска до Новосибирска.

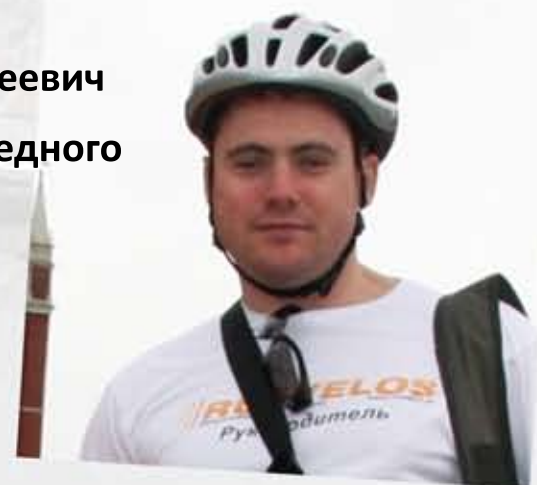
В рамках развития партнерства с Фондом дикой природы во время международной акции «**час земли**» 26.03 с подачи **Фонда Движение** планирует провести заезд «**велосветлячки**», при этом не ограничиваться только Москвой, а во всех часовых поясах России, чтобы был эффект эстафеты.

Также есть планы по проведению праздника велосипедистов «**Велодрайв**» на основе разработанной и 4 года проводимой в г. Владимир концепции в таких городах, как Москва, Санкт-Петербург, Моздок, Екатеринбург и др.

В общей сложности на весну 2011 г. Движением запланировано более 7 мероприятий. Подробности о предстоящих мероприятиях будут появляться на сайте rusvelos.ru и в группе «**вконтакте**»

<http://vkontakte.ru/club17485561>

Дворянкин Петр Алексеевич
Руководитель велосипедного Движения «Русвелос»



НАШИ ДРУЗЬЯ

RUSVELOС

Велосипедное Движение «Русвелос»: объединяем через расстояния.



Велосипедное Движение "Русвелос" совместно с Фондом дикой природы (WWF) радо сообщить Вам о своем намерении провести акцию "Велосветлячки" в рамках международной акции "Час земли". "Час земли" - это акция, когда в определенный час люди, организации и администрации выключают лишний свет, таким образом переходя на более экологичный образ жизни.

Как мы лучше всех знаем - нет ничего более экологичного, распространенного и прекрасного, чем велосипед! В связи с этим в этом году 26 марта в "Час земли" Русвелос по предложению (WWF) организует акцию "Велосветлячки", в рамках которой все желающие могут украсить свои велосипеды светодиодными фонарями и, привлекая внимание к здоровому образу жизни, развитию велосипедного движения, экологии, прокатиться по городу.

У нас амбициозные планы: мы собираемся провести подобный заезд во всех часовых поясах нашей необъятной родины, организовав таким образом эстафету от г. Петропавловск-Камчатский и до Калининграда. И в ряде стран СНГ, если кто-то захочет присоединиться. И мы это сможем сделать, только если Вы разделяете наши идеи и идеи WWF о необходимости перехода на более экологичный образ жизни! **Поддержите лично проведение этой акции, показав таким образом обществу и государству, что нас много!**

Нам нужны единомышленники и добровольцы: те кто лично примут участие в акции, и кто нам поможет организовать велоаезд на местах.

Если вы готовы принять участие в акции пишите в http://vkontakte.ru/topic-17485561_24020168 или на e-mail: peter@rusvelos.ru

Более детальная информация об акции будет на сайте Движения rusvelos.ru, <http://vkontakte.ru/club17485561> и на сайте партнеров wwf.ru/60

С уважением,

Дворянкин Петр

Руководитель велосипедного Движения "Русвелос".



Let's RIDE

Ежемесячный журнал
№2 Февраль 2011

РЕДАКЦИЯ

Редактирование, дизайн, вёрстка
Даниил Кондрушин

Тех. редактор
Роман Лапшов

Работа с иностранными партнёрами
Алексей Фёдоров

Над номером работали
Алексей Абдалов, Андрей Алаторцев,
Андрей Дунаев, Петр Дворянкин

Фотографы
Юрий Блажко, Антон Медведев,
Павел Фетисов, Валерия Якубова,
Антон Азев, Дмитрий Демин

Обложка:
Фото - Юрий Блажко
Райдер - Т. Бандуркин

Переводчик
Алексей Фёдоров

СВЯЗЬ С РЕДАКЦИЕЙ
dkondrushin@gmail.com
+7 (985) 368-6818



WWW.LETS-RIDE.RU ФЕВРАЛЬ
№2