

Let's RIDE

Online Mountain Bike Magazine

BREAKING NEWS

Велопарк 2011 - отчет с выставки

EVENTS

Extreme Day - 8-е марта

EURO Events 2011 - Part 2

Гонка в Нижнем Новгороде «Окский БРУТФОРС»

OUR FRIENDS

Компания

«Королевский тюлень»

развивает спорт в России

MANUALS

Лечим болезнь вилок Marzocchi 55 R, DirtJumper 1 и DirtJumper 2



ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

Цепи Sonnex- новая коллекция

Knog - Трансформеры из Австралии

Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU **МАРТ
№3**

Фото - Юрий Блажко

Содержание:

NEWS

Велопарк 2011 - отчет с выставки

EVENTS

Extreme Day - 8-е марта

ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

Цепи ConneX

Interview

Алан Магкоев

Николай Патрикеев

Manuals

Лечим болезнь картриджей от Marzocchi

Наши байки

Norco Six One Александра Ильяшика

ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

Knog - трансформеры из Австралии

Interview

Никита Филатов

Наши байки

Intense M6 Алексея Вдовцева

Interview-girls

Лида Васильева

Соревнования

Гонка в Нижнем Новгороде «Окский БРУТФОРС»

Наши байки

Specialized Big Hit 2 Алексея Щербакова

EVENTS

Лучшие гонки Европы 2011, часть 2

Наши друзья

Компания «Королевский тюлень»
развивает спорт в России



Bobby Root 02 Март в 17:00 Пожаловаться

If I could say any thing to The Readers and riders for the start of the new season It would be when out on the trail or in the bike park remeber for most people they are out to have fun. Its much easier to learn under these positive conditions,so encourage one another and have fun.

Scencerlev Bobby

facebook



VELOXORUM

социальная сеть для любителей велоспорта

[Блоги](#) [Фото](#) [Видео](#) [События](#)

WWW.VELOXORUM.RU

ВЕЛОПАРК 2011

Текст: Роман Лапшов

С 4 по 6 марта в Крокус-Экспо прошла выставка "Велопарк – 2011". Многие фирмы выставили свои стенды на ней, многие решили не выставляться, тем не менее – выставка состоялась. На ней были представлены некоторые новинки и просто интересные вещи, о них мы вам и расскажем.



Для начала - пожалуй, про Forward. Пермяки привезли весь свой ассортимент, но больше всего удивила нашумевшая уже в интернете двухподвесная рама. Заявленный вес – порядка 3.6кг с амортизатором, ход 193мм, 1.5 стакан, 83мм каретка и т.п. Судя по качеству изготовления, то, что было представлено на выставке – всего лишь предсерийный экземпляр. Тем не менее, сам факт того что на российский рынок «больших» подвесов выходит новое имя не может не радовать. Хотя если они не планируют улучшить качество изготовления – рама обречена на провал.

На стенде Alien Bike можно было увидеть новые велосипеды KTM. Красивые, качественные, дорогие – первое ощущение от них. На стенде присутствовали пожалуй все категории горных велосипедов – от простеньких туристически-прогулочных на начальной навеске до топовых кантрийных, трейл/ам и даунхильно-фрирайдных болидов. Очень понравилась система крепления велосипеда на стену от **Wheelylift**. Она позволяет крепить велосипед вертикально. При этом не требуется его поднимать – достаточно просто потянуть велосипед на себя, дальше штанга крепления поднимет его сама.



Байки от GIANT, как всегда, хороши. Жаль, что их было выставлено очень мало.

Форвард «оператор»?

KTM действительно радовали глаз



Система крепления стакана выглядит грубовато



Подвеска у KTM изобилует настройками



Достаточно интересный стенд подготовил MTBSHOP/Hellride. На нём был представлен полный ассортимент спитц и ниппелей Sapim, в следующем номере мы расскажем о них поподробнее, там есть пара интересных моментов.

Также там были цепи Coppex и мультитулы Klog, о них читайте в этом выпуске. Фиксед на станке со спидометром – для тех кому вдруг захотелось вкрутить) Ну и шлемы Urge довершали картину.

Понравился стенд SR Suntour, на нём можно было прокатиться на прототипе их V-boxx'a, заодно пощупать durolux. Впечатляет и то и то, тайваньский дракон вовсю просыпается. Также там были показанные новые задние амортизаторы durolux, теперь они бывают вплоть до 215мм по осям (Epicon до 200 мм).



BOXX - интересная рама от SR SUNTOUR с планетаркой вместо каретки.

Пока не известно что они из себя представляют, так что ждём первых отзывов.

Пожалуй, на этом можно было бы и закончить, потому как остальные стенды были больше для галочки. Нормарк выставил все компоненты привезённые за год ;) триалисты радовались что им дали где попрыгать, народ на фикседах пытался развлечь публику, не понимавшую, к чему они вообще там, китайцы с индусам скучали, в общем всё как всегда.

Ждём следующего года, чтобы снова пойти на выставку, порадоваться тому что скоро лето и окунуться в его атмосферу хотя бы на часок, потом выйти и рассказать всем что выставка в общем-то скучная и ничего интересного там и нет. Так что ждём лета, а там недалеко Велопарк – 2012



Вся линейка шлемов от URGE CRONUS - неплохие байки от нового бренда



Карбон в моде, а системы подвески становятся более изощренными. Аfox RC - AM вилка от SR SUNTOUR 15 ось и куча настроек

EXTREME DAY

8

МАРТА



Теперь 8-е марта запомнится многим не только, как женский праздник, но и как «Extreme day»!

Спортивно-технический клуб «Ферзь» провел уникальное мероприятие в котором участвовали представители различных видов экстремального спорта – **joly jumpers, snowboard, mountain bike, motocross** и, конечно же, **motofreestyle**! Шоу получилось очень насыщенным и зажигательным, зрители и участники были в восторге.



Отличный флип от Паши Фетисова

Программу открыли сноубордисты, для них были подготовлены две фигуры, на которых они демонстрировали свое мастерство владения доской. Трехи и флипы сыпались нескончаемым потоком!

Далее эстафета перешла к представителям МТВ сферы. Для них специально была подготовлена фигура – это был стол с плавным вылетом. Собрались спортсмены почти из всех дисциплин и стилей катания, ребята приехали на разных байках – от легких street хардтэйлов, до тяжелых подвесов для DH. И вот тут началось настоящее веселье!

Разогревшись, ребята показали все, на что способны. Флипы, флэйры, трехи, супермены, нохэнды – и это лишь небольшая часть тех трюков, которые исполняли райдеры. Выступление состояло из двух блоков, и нужно отметить, что ко второму заходу ребята основательно разогрелись и начали импровизировать! Чтобы развлечь публику, отважные райдеры из Подольска втроем легли на стол, а их друзья прыгали через них под рев толпы! Ребята из гоночных дисциплин, чтобы не отставать от профессиональных дертеров, прыгали «паровозом» по 3-5 человек, выглядело очень зрелищно! Ну и конечно же бурю оваций сорвали сумасшедшие трюки в исполнении А. Якимчука, П. Фетисова, А. Магкоева, М. Алфутова и многих других!

После блока МТВ на старт вышли ребята из команды по мотокроссу, гоняя на бешеной скорости, они умело закладывали огромные кроссовые мотоциклы в поворотах.



Флэтспин! М.Алфутов



Немного стантрайдинга от Михаила Ярыгина

Superman-seatgrab-onehand
В.Ярыгин



Lazyboy М.Ярыгин



Tsunami-double seatgrab
Николай Иванков



Ребята показывали свое мастерство езды, которому их обучили настоящие профессионалы.

Но тут рев моторов стал еще громче, а вместе с ним и рев толпы превратился в нескончаемую бурю оваций – на «сцене» появилась команда мотофристайла «FERZ»! Владимир Ярыгин, Николай Иванков и Михаил Ярыгин поражали своим мастерством прыжков и исполнения трюков!

Сложнейшие связки исполнялись на огромном пролете в 21 метр и на высоте более 10 метров от земли. Цунами, клиффхэнгер, лэйзибой, бэкфлип – да, эти парни знают, как удивить зрителей. Настоящие профессионалы - они превратили праздник в супер-шоу!

На протяжении двух часов, сменяя друг друга, спортсмены радовали зрителей. Все они предоставили возможность познакомиться с нашими замечательными видами спорта, помочь преодолеть барьер непонимания и внушить мысль о том, что за экстремальным спортом – будущее. И не нужно бояться трудностей на пути к достижению своей цели, ведь отличный результат будет лучшей наградой за все труды!

Спортивно-технический клуб «FERZ» и online журнал «Let's RIDE» благодарят всех участников и зрителей, благодаря вам - праздник прошел «на ура»! Ждем вас вновь на наших мероприятиях!

Российская команда по мотокроссу «Ферзь» занимается организацией и проведением праздников с участием различных шоу-программ (*танцы, гар-исполнители, сноуборд, маунтинборд, мототриал, велотриал, мотокросс, мотокросс, мотофристайл, стантрайдинг, BMX, знаменитые ведущие, лучшие Dj, световая и музыкальная поддержка*), а также принимает непосредственное участие в съемках широкоэкранных фильмов, сериалов, клипов и имеет большой опыт в этих направлениях.

Так как мотокросс 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 множества городских конкурсов. FERZ работает совместно с иностранными райдерами, также у нас открыта первая в России школа по мотокроссу и мотокроссу по 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.).

MX 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 (либо мотоцикл от клуба - питбайк Pitster pro), 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 (либо мотоцикл от клуба - питбайк Pitster pro), 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.

www.fmx.ru



Наши спонсоры:

CASTROL (<http://castrol.com>)
G-Shock (<http://g-shock.ru>)
Pitster pro (<http://pitmoto.ru>)
Nike (<http://nike6.com>)
SPY+ (<http://spyoptic.com>)
EFX (<http://efxrus.ru>)
Action Cams
(<http://actioncams.ru>)

Контакты:
Ярыгин Владимир
+7 926 556-556-4
+7 964 79-79-709

ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

Цепи CONNEX

Текст: Роман Лапшов

Казалось бы, что может быть проще цепи – 4 звена, 2 пина, 2 колечка, и так повторить 100 раз, ан нет – если посмотреть на витрины магазинов, то глаза начинают разбегаться.

Цены могут отличаться на порядок, к тому же ещё какие-то, непонятно зачем нужные, стандарты – широкая, узкая, под 8, под 9, под 10 скоростей. Но всё это вспоминается, когда она рвётся каждые 100 метров или начинает проскакивать через раз.

Сегодня мы посмотрим, что нам может предложить новая на нашем рынке фирма **Connex**. Она является дочерней компанией (или отделом, тут как посмотреть) фирмы **Wippermann**, производящей промышленные цепи (для бензопил, например), так что это далеко не новичок.



ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

Первое что удивляет – выбор цепей. Их почти 30 моделей, от недорогих цепей без особых изысков до дорогих, качественно никелированных цепей.

Второе - несколько моделей имеют специальное покрытие, защищающее цепь от коррозии, так что есть шанс, что цепь переживёт московскую зиму, не смотря на все “усилия” дорожных служб.

Третье - на многих цепях пины скользят не просто по кусочкам внутренних звеньев, а по специальным втулочкам, что обеспечивает отличную защиту от влаги и грязи. И, как следствие, увеличенный ресурс.

Четвертое - качество изготовления. Действительно удивляет. Взяв любую цепь в руки, даже самую дешёвую, понимаешь, что у тебя в руках качественный продукт. Минимальные допуски, точная подгонка, на никелированных цепях – очень и очень качественное покрытие, буквально зеркальное. Примерно такое же ощущение возникает, когда берёшь в руки x0, или новую Manitou Minute, или втулки типа tune, или старые, поюзанные juicy ultimate – хорошо сделанная железка она и в Африке...

Пятое - цепи продаются в смазке, а не в консерванте, их не надо после покупки чистить и заново смазывать, достаточно хорошо протереть. Мелочь, казалось бы, но существенно увеличит ресурс у многих «не замораживающихся» по этому поводу.

Вернёмся к нашим баранам. Как понять, какая нужна цепь?

Всего есть 5 основных типов цепей. Чтобы не запутаться, у Sonnex каждому типу соответствует свой цвет и своя «серия».

Розовый - большие и крепкие цепи для BMX. У всех цепей крепление пинов через те самые башинги, даже у самой простой и дешёвой 100. Ширина 1/8', длинна, как у всех нормальных цепей – 1/2' (12.7мм)

1G8, очень крепкая, толстая цепь, специально для гриндов и тех у кого часто рвутся обычные. Никелированное покрытие делает её достаточно устойчивой как к стиранию, так и к агрессивным средам. В общем и целом - почти вечная цепь.

1R8, крепкая и надёжная, сделана из кованной стали, благодаря чему при резких рывках (например на старте) растягивается меньше других.



ЖЕЛЕЗНЫЙ цех

Также покрыта никелем **108** – упрощённая версия **1R8**, звенья сделаны обычной штамповкой. Тем не менее цепь очень и очень приятная, разумный компромисс между ценой и «наворотами», качественная цепь по отличной цене. Однозначно рекомендую к использованию, если нет специфических требования (к цвету, например). Почему? Благодаря отдельным втулкам и покрытию она проживёт очень и очень долго, а вес на уровне конкурентов, разница даже в 50 грамм, огромная казалась бы в процентном отношении, относительно веса всего велосипеда - ничто.

100 - бюджетная цепь, та же **108**, но без никелировки. Пожалуй, лучшее что можно купить за эти деньги. К сожалению, сравнить напрямую с **SRAM PC-1** не получится (кому нужны будут их результаты через пол года, когда они начнут хоть как-то стираться?), но с точки зрения продуманности конструкции – **connex** на голову вперёд, а «родословная» позволяет надеяться, что использовался нормальный металл, а не жёсть для консервных банок. Да и как минимум странно было бы это при очень высокой точности изготовления.

Красный – цепи для синглспидов, отличаются от **BMX** тем, что предназначены для использования с передней звездой порядка **32т**, и как следствие – гораздо меньшими нагрузками на цепь.

В принципе, большинству райдеров разницы нет, о чём говорит хотя бы то, что **100**, **108** и **1R8** входят и в ту, и в другую категорию.

Помимо них сюда входит очень и очень интересная цепь – **121** со специальным покрытием против коррозии. При учёте что стоит она не так дорого, есть смысл покупать её для эксплуатации во влажных условиях (что для средней полосы России где-то пол года, а для Питера - так вообще норма). А для сухих - уже использовать обычную, а то любят они за одну московскую зиму дохнуть, даже новые...

Зелёный – цепи для синглспидов, отличие от предыдущих – для узких звёзд, ширина цепи **3/32"**. В принципе, по ширине эти цепи подходят для 8ми-скоростных трансмиссий, но у них немного шире сами пины, а гибкость цепи не укладывается в стандарты, что может повлечь за собой проблемы с переключением.

С другой стороны, зимой всё переключается плохо, и можно например взять **721** для того чтобы не убивать основную цепь. В **7хх** линейке модели аналогичные **100**, с тем отличием что они уже, а отдельные втулки есть только на **7R8**. Ещё раз хочу отметить, что точность изготовления внутренних звеньев очень и очень высокая, на фотографиях это не заметно, а вот когда берёшь в руки – это очень бросается в глаза.



ЖЕЛЕЗНЫЙ цех

Оранжевый – цепи для 6-7-8-скоростных трансмиссий, линейка 8xx. В неё входят следующие цепи:

800 – просто цепь, но понравилась на ощупь, явно лучше чем срамовские 830, пожалуй, даже лучше чем 850.

804 – та же цепь, но с никелированными внешними звеньями.

808 – вся цепь никелирована, соответственно более устойчива к коррозии

8sX – внутренние звенья сделаны из нержавеющей стали, благодаря чему обещано 40-процентное увеличение ресурса.

Салатовый – цепи для 9-ти скоростных трансмиссий, Самая широкая линейка. **900**, **904**, **908** и **9sX** аналогичны **8xx**, а вот остальные цепи достаточно интересные.

920 – внешние звенья покрыты тефлоном, благодаря чему синего цвета. Нужно это, понятное дело, для уменьшения трения, но почему только внешние, спросите вы? Чтобы это понять, давайте задумаемся, в каких узлах у нас основное трение. Однозначно если есть – успокоитель, и задний переключатель. В этом при желании можно легко убедиться, достаточно попробовать снять сначала успокоитель, прокатиться, а затем снять переключатель и сделать гетто-синглспид – просто накинув цепь на нужную звезду, укоротив цепь. Результат будет для многих удивительным, особенно для тех, кто не понимает, как можно вообще без передач ездить.

Так вот, что здесь, что там немалая доля сопротивления – это трение цепи о боковые направляющие, и именно с этим призвана бороться эта цепь. А заодно она синяя.

9s1 – облегчённая цепь, с полыми пинами. Заявленный вес **274 грамма**, что в принципе достаточно неплохой результат, но надо не забывать, что в него не входит замок и 4 звена, так что реальный вес где-то 300 грамм, что конечно не рекордный результат, но в принципе неплохой. Ну и естественно антикоррозийная никелировка никуда не делась.

9sG – это аналог **9sX**, только вместо никелировки – золотистое покрытие. Скорее всего это нитрид титана, как и на вилках, и в принципе достаточно устойчивое. Тем более что если хочется золотую цепь – то выбор то в общем-то не велик.

Фиолетовый – цепи для «десятки».

Даже самая простая **10s0** весит всего **275 грамм** (около **300 гр** вес цепи с замком, **307 гр** с коробкой, упаковкой и обильно смазанная). Отличное качество обработки прямо – таки бросается в глаза, что неудивительно при таком ценнике в общем-то.

Также в линейку входят **10s1**, **10s8**, **10sX** и **10sG**, аналогичные своим 9-скоростным собратьям, разве что вес у них на **15 гр меньше**.



www.mtbshop.ru

А теперь – что мы имеем в сухом остатке?

- + Качественно и точно сделанные цепи
- + Репутация фирмы со 100-летней историей
- + В прошлом были проведены работы по устранению проблем (в частности, качество металла)
- + Качественные покрытия
- + Производство в Германии
- + Отличные решения, особенно для синглспида и ВМХ
- Как следствие – достаточно высокая цена на многие цепи

Вердикт: однозначно можно попробовать. Многие продукты достаточно интересны, чтобы просто посмотреть “что и как”, а ресурс цепей, даже при самом худшем раскладе, сравним с конкурентами.

INTERVIEW

АНАМ



FREERIDE



МАТКОЕВ



Привет! Меня зовут Алан, мне 14 лет. Катаюсь я около полутора лет, хотя всю жизнь занимался спортом. Долго играл в футбол за московское «Динамо». Но вообще я романтик, у меня есть мечта когда-нибудь оставить технократическую цивилизацию и поселиться жить в глухом канадском лесу.

Как-то раз, еще в 2009 году, мы с другом поехали кататься в парк.

Там ребята выполняли различные трюки и мы тоже решили попробовать. Я с друзьями стал ездить туда каждый день и вскоре понял, что это тот спорт, которым я хочу заниматься. На все накопленные до этого момента деньги, я купил свой первый байк для экстремального катания. На данный момент я катаюсь в стилях дерт, фрирайд, дх. Стараюсь совмещать различные стили катания и считаю, что это правильно. Я не вижу в этом никаких трудностей. Пожалуй единственное, что нужно - это желание.

Как говорил Че Гевара: «Будьте реалистами - требуйте невозможного». Планы у меня наполеоновские: готовлюсь разучить несколько супер-трюков, таких как double backflip, backflip double whip!

Шучу конечно, но если честно собираюсь поехать в горы и как следует потренироваться.

На данный момент я не уделяю особого внимания соревнованиям, больше сосредотачиваюсь на совершенствовании собственной техники. Но вот недавно с друзьями заехал на **Extreme Day**, участвовать не планировал. В итоге решил рискнуть и занял 3-е место в конкурсе на лучший трюк.

На Extreme Day было очень круто! Я встретил много знакомых лиц, посмотрел на уровень катания других райдеров, получил море позитивных эмоций и адреналина! Понравилось все, особенно мотофристайл! Ребята делали нереальные трюки на пролете в 21 метр. Конечно же я бы очень хотел попробовать что-нибудь сделать на таком огромном трамплине, но все таки **МТВ меня привлекает больше,** нежели мотоциклы.

Байк мечты - это мой АМР, он почти идеален, осталось заменить только несколько мелких компонентов. Я решил, что короткоход в Москве не нужен, а в Вистлер я пока не собираюсь.

Вообще расскажу более подробно о своих байках...





На данный момент у меня два байка (ХТ и подвес).

Начнем с основного байка (именно ему я и отдаю предпочтение):

Рама - Banshee AMP
 Вилка - RS Revelation
 Тормоз - Avid Elixir R
 Колеса - Обода Mavic 321, Втулки Dartmoor, Спицы DT Competiton, Покрышки Schwalbe Racing Ralph
 Система - Shimano XT 2007 (специально подобрана под байк, она мне больше нравится)
 Педали - Dartmoor
 Вынос - Dartmoor
 Руль - NS Mint
 Звезда - E.13 G-Ring

Байк в данном комплекте с тормозом весит всего 10,5кг!

И вот собственно второй байк:

Рама - Karpiel Disco Volante
 Вилка - Fox 40RC2
 Колеса - Mavic Deetrax, Покрышки Schwalbe Muddy Mary
 Система - Shimano Saint
 Переключок - Sram X.0
 Манетка - Sram X.0
 Педали - Easton
 Вынос - Funn
 Руль - Truvativ Boobar
 Звезда - Race Face

Безусловно я бы хотел поблагодарить свою семью и друзей. Мои друзья всегда помогут и не оставят в беде. Несмотря на разницу в возрасте (в МТВ довольно мало моих ровесников) они всегда меня поддерживают и дают дельные советы. Семья помогает бороться с различными трудностями, всячески подбадривает при неудачах. А еще я бы хотел сказать спасибо людям в пиджаках, которые уничижают наши трассы, делая нас тем самым еще сильнее!

Из всего вышеперечисленного, наш спорт для меня - это отдых и стиль жизни.

Раньше я просто ездил кататься, когда у меня было свободное время, а теперь я ищущу время, меняю планы и подстраиваю свою жизнь под катание. Когда у меня возникают какие-нибудь серьезные проблемы, которые нельзя решить, а можно только смириться - я еду кататься и забываю обо всем плохом!

Как сказал Брюс Ли: «Не бойтесь того, кто изучает 10,000 различных ударов. Бойтесь того, кто изучает один удар 10,000 раз».

The logo features a stylized orange gear with a lowercase 'v' inside it. The gear is positioned to the left of the text 'elomania.ru', which is also in orange. The '.ru' part of the domain is in black.

velomania.ru

INTERVIEW SPECIAL.

DOWNHILL



Иваной Патрикеев

Patrickеу





Привет, зовут меня Коля Патрикеев АКА Patrekey, мне 15 лет, живу в Ржеве, где стараюсь со своими друзьями развивать наш спорт - гонками и новыми местами для катания, в остальном обычный парень - учусь в школе и т.д. Первый байк появился в конце 2008 года, а серьёзно разъезжать по гонкам, с желанием побеждать, начал с 2009 года. Кататься захотелось, когда увидел, как у нас в городе ребята делали нереальные трюки на велосипедах. Купили мне хардтейл **В.О.N.E. WAP**, но первый прыжок закончился переломом кисти, тогда я слил эту затею, а спустя пару лет мне в руки попал выпуск журнала Mountain bike, где я прочитал о русских гонщиках и гонках и захотел стать одним из них.

DN и 4x меня привлекает своей борьбой на трассе с самим собой или сразу с несколькими людьми, а ощущения скорости, накала(волнения перед стартом), больших пролётов - это вообще ни с чем не сравнимое ощущение, от которого нельзя оторваться.

Сначала конечно хочу сказать спасибо всем тем, кто в этот год организовывал гонки, ведь сейчас практически нету спонсорской поддержки или же она есть, но в слаборазвитой форме.

Я помню все гонки, на которых побывал в этом году (около 30), а особенно запомнились: все этапы серии гонок «Erino open» - на этих гонках я увидел самую лучшую организацию мероприятий подобного рода в России, которая на мой взгляд близка к Европе, люблю посещать питерские гонки из-за очень приятной обстановки на них. Очень запомнилась гонка в Протвино 28-го августа, где были самые плохие погодные условия, которые когда-либо мне приходилось видеть (лужи на трассе были выше втулок, всем известный Брянск со своей лужей на старте отдыхает - тут таких луж было штук 3), но местные ребята не отступили и провели всё на должном уровне. Ещё очень обрадовало появление 2-х новых мест для катания в Московской области, Яхроме и Ивanteeвка, где сейчас лучшие трассы мини-даунхилла.

Мои первые соревнования были 9 ноября 2008 года в Питере, 4х на BMX треке, на которые было решено ехать в последний момент, очень спонтанно. Ощущения были смешанные: удивление, как классно катают другие, страх от всего незнакомого, а ощущение соперника, с которым у вас идёт контактная борьба запомнилось навсегда.



За 2010 год у меня 25 призовых мест, многие из них - первые, звание КМС, 3 место в зачёте Кубка России по 4х, 1-ое место в национальном рейтинге ФВСР по 4х в юношах. Но техника и умение кататься далеки от идеала и есть к чему стремиться. В новом сезоне хочется посетить как можно больше новых мест и конечно же от души погонять.

Очень не люблю разговаривать о травмах, мрачная тема для разговора. У меня было 3 перелома: кисти, ключицы, пальца. И все они произошли по глупости. Кисть сломал во время первого своего прыжка просто из-за того, что полез на большую тему и перелетел ее в плоскоч. Ключицу сломал ещё глупее, ехал на обычном велосипеде, раскрутился эксцентрик и вылетело переднее колесо. Только палец сломал в процессе катания и то тоже по глупости: учился кататься в грязь, но забыл, что на трассе был участок из шоров, а доски в грязь очень скользкие, вот я и упал.

Мне очень нравится в горах и не важно насколько сложная трасса, удовольствие от настоящего горного даунхила ни чем не испортить. В Москве люблю Орехово и Ерино, за их разнообразие и большое кол-во трасс, а Яхрому и Ивanteeв-ку люблю за то, что там всего пара трасс, но они насыщены и отлично продуманы.

Ну а тренируюсь я чаще всего в своём родном Ржеве, где есть моя трасса для дуала, читателям вашего журнала она известна из прошлых интервью (Андрея Алаторцева и Вики Марковой) по их словам и словам тех, кто посещал гонки, которые проводились на ней, это самая насыщенная трасса в России (21 препятствие), памп-трек длиной 200 метров, круг с кучей разных кочек, на котором даже некоторые серии прыгаются, а не качаются. Так же есть и дёрт-серии (похожа на Ореховскую яму), так что есть где тренироваться, построена она местными дёртерами (Стасом, Лешей, Ваней, Артуром).

Из железок 2011 года понравилась рама Demo 8, сейчас у меня Demo 2008 года, которая мне тоже очень нравится, но думаю новая «более гоночная» геометрия и уменьшение веса пойдут Demo на пользу. От такого байка я бы не отказался, но считаю, что гораздо важнее «прокладка» между рулём и сидением - от нее многое зависит.

В этом году в свой байк кардинальных изменений я не вносил, но кое-что поменял к грядущему сезону.





На Demo поменял тормоза на Avid Code 2011 года, на своём 2-ом байке Giant хочу вилку сменить, с лирика на ревелэйшен (вес меньше, да и столько хода мне не нужно), и самое заметное изменение - сменил раму GT Brain Lopes на Specialized P3 (так как роста во мне много и Лопес мне коротковат был).

На сезон 2011, если честно, планов нету, просто не люблю планировать, так как однажды запланировал посетить кучу гонок и в этот же день сломал ключицу, теперь что-то вроде приметы - не планировать. Могу точно сказать, что буду гонять за команду SPORTRESORT/VELOMANIA.RU. Самое главное продолжать получать удовольствие от гонок, а призовые места - это так, бонус.

Спасибо моим родителям, которые возят меня на гонки и являются спонсорами, а помощь отца в ремонте байка неоценима, думаю без его помощи - первая, даже незначительная, поломка стала бы последней, потому что я смог бы только доломать. Ещё спасибо команде **Velomania/craft, которая обеспечивает качественной одеждой, масками, призами на гонках во Ржеве, и всем моим друзьям, которые всегда помогут на гонке. **Советую читателям - кататься как можно больше, смотреть на других и делать так, чтобы вы с каждым разом начинали гонять все лучше! А вообще - главное получать удовольствие, тогда и сам процесс пойдёт куда лучше, необязательно зацикливаться только на вершине пьедестала.****

Борьба на равных с Е. Бочанским



Manuals Лечим болезнь вилок Marzocchi 55 R, DirtJumper 1 и DirtJumper 2.

Есть пара замечательных вилок от компании Marzocchi у которых рано или поздно появляется одна болезнь, а именно частичная или полная блокировка вилки. Всему виной картридж отскока от компании SR Suntour. Давайте разберемся как этот картридж работает и что с ним такого происходит, чтобы его надо было лечить.



Устройство картриджа отскока

Данный агрегат состоит из двух основных частей — корпуса картриджа и подвижного штока с поршнем отскока. В корпусе имеется две отдельные камеры, одна камера с демпфирующим маслом, вторая со сжатым воздухом. Эти две камеры разделены подвижным герметичным поршнем.



Как он работает

При сжатии вилки, шток с поршнем отскока входит в корпус картриджа. Масло свободно протекает за поршень, а место для вытесняемого масла штоком отскока освобождается за счет камеры со сжатым воздухом, ведь разделительный поршень камер подвижный. При обратном ходе вилки, масло проходит через поршень отскока обратно, но уже не свободно, а через регулируемое отверстие, сечение этого отверстия как раз и отвечает за скорость возвращения вилки в первоначальное состояние. Расширительная камера со сжатым воздухом поддерживает масло под «давлением», чтобы не было проблем со вспениванием масла, да и без этой камеры шток не вошел бы в корпус картриджа, шток имеет объем, а закон Архимеда никто не отменял.



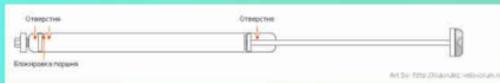
Почему картридж перестает работать

Все довольно просто. Подвижный поршень, который разделяет камеры в картридже не очень то и герметичным оказался. Газ через поршень попадает в масляную ванну, а масло в камеру с воздухом, происходит вспенивание масла. И если вспененное масло не так критично в камере с поршнем отскока, то вот это же масло в расширительной камере очень мешает нормальной работе. Так как мы узнали выше, чтобы шток мог войти в корпус картриджа, нужно освободить объем для вытесняемого масла, а в расширительном отсеке уже вспенено масло, оно не особо сжимается. Происходит частичная или полная блокировка картриджа.



Manuals

Лечим болезнь вилок Marzocchi 55 R, DirtJumper 1 и DirtJumper 2.



Как восстановить работу картриджа

Для этого нужно во первых освободить картридж от вспененного масла. Нужно проделать три отверстия. Одно в области расширительной камеры, второе в области камеры с маслом под поршнем отскока и перед эти поршнем. Так мы сможем выдавить все масло из корпуса картриджа. Далее необходимо зафиксировать разделительный поршень в самом низу картриджа, нам больше не понадобится расширительная камера. Таким образом мы переделываем картридж для работы с открытой масляной ванной. Масло в картридж будет попадать через нижнее отверстие в картридже, верхнее отверстие будет служить для циркуляции воздуха, так как объем верхней полости перед поршнем отскока будет постоянно меняться.



Инструмент для работы

Для проведения модификации картриджа нам понадобятся следующие инструменты:

- Дрель
- Керн (не острый)
- Молоток
- Сверло 1.5мм
- Гаечные ключи или накидные головки на 27мм и 12мм
- Масло вилочное 7.5W

Я советую еще изготовить «зонтик» на дрель, так как возможен довольно сильный «выхлоп» масла с газом при сверлении картриджа, можно весьма ощутимо измазаться в масле. Делается она из доннышка пластиковой бутылки. По фотке все понятно, что и куда прикрутить.

Производим работы

Сначала надо вытащить картридж из вилки. Снимаем пластиковый регулятор отскока, просто поддеваем его отверткой и все. Далее ключом на 27 откручиваем верхнюю гайку картриджа. Далее ключом на 12 откручиваем гайку внизу штанины вилки. Вытягиваем картридж вверх через корону. Смотрим на него и лыбимся. SR Suntour в вилке от именитой Marzocchi. Отмеряем 21мм от дна картриджа. Делаем первое отверстие у дна картриджа. Будьте готовы к пшику масла с воздухом. После этого двигаем шток на полный ход в разные стороны по несколько раз. Потом задвигаем шток в картридж до упора.



Manuals

Лечим болезнь вилок Marzocchi 55 R, DirtJumper 1 и DirtJumper 2.



Отмеряем от дна картриджа 23мм и керном делаем вмятину в корпусе картриджа. Это необходимо для фиксации поршня в самом дне картриджа. Дальше отмеряем 35мм от дна картриджа и сверлим дырку. Может опять масло вшикнуть.

Двигаем штоком туда-сюда, из дырки будет вытекать масло, надо двигать пока масла не будет литься из картриджа. Дальше отмеряем 12мм от верха картриджа и сверлим дырку.

Все работы по доработке картриджа сделаны. Ставим его обратно в вилку, закручиваем нижний болт картриджа, дальше через верх ноги заливаем в вилку вилочное масло:

- DirtJumper 1 – 150мл
- DirtJumper 2 – 190мл
- 55 R – 160мл

Закручиваем верхний болт картриджа в ногу. Все готово. Продавливаем своим весом вилку несколько раз, на 5-6 раз масло зальется в картридж и вы почувствуете плюшевую работу «новой» вилки.

<http://veloxorum.ru/blog/master/495.html>



НАШИ БАЙКИ

FREERIDE



Norco Six One

Александра Ильяшика aka Подсолнух



НАШИ БАЙКИ

История этого байка такая же длинная, как дождевой червяк, умноженный в 40 раз. В 2008 году был куплен первый подвес - **Norgo Six 3 2008**. Затем он благополучно треснул и гарантийка Триал-спорта сделала замену на это красное чудо. Это если уж совсем вкратце. О раме можно сказать, что она довольно универсальна. Стакан и перо со стороны тормоза усилены наварками, но вот то самое слабое место (косынки под амортизом) оставили как есть. Как я уже сказал, на этой раме можно собрать что угодно. И юркую машину, несущую вниз с горы по DH трассе, и слоунстайловый аппарат и трейловый байк. Также её красный цвет добавляет +10 к скорости. Размеры амортира - "то что надо" для московской местности. Сильно не раскачивается, нет безграничного хода, как у даунхильных монстров, но в то же время если умно настроить амортир, то можно сделать настоящую плюшку, которая в мягкости сможет соперничать с некоторыми более длинноходными байками. Если бы не склонность к трещинам на косынках, то это был бы мой идеал.

Тормоза я поставил **Juicy 5**.

Они отлично останавливают байк, обладают неплохой модуляцией и для Москвы большего не нужно. Колёса собраны на втулках **Chosen**, **novates** и ободах **MTX 33**. Это не особо тяжёлые и очень прочные обода, а втулки не требуют обслуживания **очень** долгое время, так что отработывают свою стоимость на 150%. Вилка - совсем новенькая **Marzocchi 55 RV 2010 года!** Это та вилка, которую я хотел уже очень давно и которой полностью доверяю. Байк собран пусть на попсовых, но проверенных и надёжных компонентах. Он отлично катит вверх, а как он несётся вниз - это просто сказка. Этого я и добивался. Конечно хотелось бы, чтобы эта красивая рама прожила очень долго и была неубиваемой, но всё равно я за неё **очень** люблю. Гарантийка продолжается аж до декабря 2013 года, вот мы и посмотрим, чем отличаются Сиксы 2009 года от 2008-го.



FREERIDE



НАШИ БАЙКИ



FREERIDE

Комплектация:

Рама - Norco Six One 2009

Аморт - Fox Van R (пружина 300)

Вилка - Marzocchi 55 RV 2010

Переднее колесо:

- обод SunRims MTX 26

- втулка Chosen

- резина Kenda Nevegal 2.5

- спицы - DT

Заднее колесо:

- обод SunRims Single MTX 24

- втулка Novatec

- Резина Gazza Freeride 2.5

- спицы - DT

БАЙК

Тормоз передний - Avid Juicy 3

Тормоз задний - Avid Juicy 5

Грипы - Odi yeti

Руль - Da bomb

Вынос - Da bomb military

Педали - Primo DH

Каретка - Howitzer Team

Шатуны - Truvativ Holzfeller

Рокринг - Truvativ china plate

Цепь - Shimano

Переключатель - Sram X5

Успокоитель - FSA Gravity

Седло - С ацким пламенем

Подседел - Truvativ xr

двухболтовый



ЖЕЛЕЗНЫЙ цех

ТРАНСФОРМЕРЫ

ИЗ АВСТРАЛИИ

**ГОТОВЫ К
ТРАНСФОРМАЦИИ?**



ЖЕЛЕЗНЫЙ цех

Наконец-то пришла весна, все в этом мире просыпается после зимней спячки, включая производителей, а поэтому март оказывается богат на новинки велоиндустрии.

На этот раз речь пойдет о, в прямом смысле, **трансформерах мульти-тулах**. Австралийская компания **Knog** – новичек на нашем рынке, однако уже смело заявила о своем существовании, представив вниманию райдеров линейку инструментов собственного производства, но в нестандартной и, от части, инновационной форме.

Форм-фактор прямоугольника с закругленными углами – плавные, приятные на вид и на ощупь формы, внешне напоминающие брелок-рулетку или что-то в этом роде, размером чуть больше спичечного коробка. Самое главное, что у этих «брелков» потрясающая **функциональность!**

Всего **Knog** представила **4 модели** мульти-тулов, которые доступны в различных цветовых решениях. Название каждого инструмента говорит само за себя «**7 Tool**», «**12 Tool**», «**20 Tool**» и «**Shifter**». Все они отличаются друг от друга набором инструментов и, соответственно, функционалом.

Рассмотрим каждый из них более подробно.

«**7 Tool**» - включает в себя **5 шестигранных** самых ходовых размеров – **2, 3, 4, 5 и 6мм**, а так же **крестовую отвертку** и «самое главное» – **открывашку**. Доступны различные цветовые решения – **черный, синий, зеленый и красный**.



ЖЕЛЕЗНЫЙ цех

«12 Tool» - вносит разнообразия и расширяет набор инструментов. Здесь есть **шестигранники** размеров **2, 2.5, 3, 4, 5, 6 и 8 мм**, **обычная и крестовая отвертки**, а так же **15мм гаечный ключ**, **звездочка T25** (причем она представлена в виде **магнитной насадки** на 4мм шестигранник) и, конечно же, без открывашки не обошлось. Доступны различные цветовые решения.

«Shifter» - крайне интересный тул. Представляет собой самый настоящий **разводной гаечный ключ** – трансформер. Способен откручивать гайки размером до **15 мм**. Учитывая его **портативность** – это очень удобное решение для тех, у кого **оси на гайках**. Этот инструмент с легкостью заменит громоздкий и тяжелый разводник в вашем рюкзаке.

«20 Tool» - самый насыщенный комплект, здесь и **оба типа отверток**, и набор **шестигранников (2, 2.5, 3, 4, 5, 6 и 8мм)**, и набор **гаечных ключей** (на **8, 10, 13 и 15мм** гайки), и **звездочка T25**, и **спицевой ключ** (для ниппелей - **1 x 3.23, 1 x 3.30, 1 x 3.45, 1 x 3.96**), и даже **выжимка цепи**. В итоге - **это самый функциональный инструмент** всей линейки, причем размер остался тем же. Так же доступен в нескольких цветовых решениях.

Подведем итог:

Knog представила линейку легких, компактных, а главное функциональных инструментов в новом портативном форм-факторе, с классным дизайном.

Высокое качество материалов и сборки должны обеспечить удобство и легкость в использовании, а **доступная цена** наверняка привлечет внимание покупателей.

На самом деле – кому не захочется иметь полный набор инструментов, грамотно укомплектованных в размеры **50x50мм** и занимающих минимум места в сумке или рюкзаке?

Отличное решение для тех, кто постоянно возит с собой кучу инструментов.



INTERVIEW

DIRT, DH



5 МИНУТ С
НИКИТОЙ ФИЛАТОВЫМ



Всем привет, меня зовут Никита Филатов, я коренной Москвич в 5 поколении. Сам по себе активный, веселый, общительный и душа компании!

Начал кататься я еще с 6 лет на велике "Десна" потом в 2008 году я накопил на UMF Hardy4 и поехал в парк Покровское-Стрешнего, там познакомился с ребятами которые прыгали на великах, ну я таким образом нашел для себя занятие, так все и началось.

Совмещать стили катания не сложно надо просто хотеть и все! Я так сказать универсальный гонщик. Скоростной спуск (DH) захватывает своими внезапными трудностями встречающимися на трассе, дерт высоко амплитудными полетами.

Планы на этот сезон глобального масштаба. Я собираюсь заработать или накопить на DH/FR подвес и занимать только почетные места на как можно большем количестве соревнований, которые я смогу посетить. Еще естественно хочу попытаться стать чемпионом России в какой-нибудь из дисциплин!

В сезоне 2010 я несколько раз занимал почетные места, одно из них это 1st на summerKAT обогнав Александра Караваева на секунду, если не ошибаюсь. Были и падения, но я не сдаваясь гнал до конца!

Сейчас у меня один велик и это Cannondale Chase 2005 года. А колесо у меня было 2 двухподвеса и 4 ХТ включая Cannondale, которого для Москвы вполне достаточно.

Байк мечты это Transition TR450! Мне кажется что и ХТ и короткоход для дерта или slopestyle подходят одинаково. Но я все таки отдаю предпочтение ХТ.

Благодарю свою любимую бабушку, которая помогала мне добавляя денег из пенсии, еще благодарю друзей, которые помогли мне веложелезом и пробивали меня в МТВ, ну и конечно же спонсору SR Suntour - за все спасибо!

Заключительные соревнования, которые я посетил это был Paintball DH, участвовал по фану из-за любви к велоспорту.

На Extreme day мне все понравилось! Таких мероприятий в Москве очень мало, поэтому только позитивные эмоции! Конечно же мотоцикл это вещь, но... На нем не получишь таких ощущений, как на велике и все таки мото для меня остается только средством передвижения.

Mountain BIKE для меня хобби, спорт, стиль жизни.

Всем советую прогрессировать в катании, не кататься без защиты она нужна поверьте, ну и конечно побольше ПОБЕД!



Продукцию компании EFX регулярно используют:



Павел Аляхин
"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

НАШИ БАЙКИ

DOWNHILL



Лучший байк!
(по версии Roll All Day)

Intense m6

Алексея Вдовцева



НАШИ БАЙКИ

Рама - Intense m6, manitou revox
Вилка - marzocchi 888 vf2
Руль - boobar
Грипы - peaty
Колёса - mtx 33 + axiom
Тормоза - saint brakes
Седло - selle itali + easton carbon
Успокоитель - e-theerting lg1
Система - truvativ ruktion
Педали - truvativ holzfeller
Трансмиссия sram - x9/x9



Собственно история данного велика такова: катался бед не зная на алене 08 года, как-то я его решил проверить, а нет ли обещанных трещин? Они, увы, были...
Так как «любимый триал» даже не думал в тот момент менять раму, мол не было в наличие в Москве, решил найти новую. Тут в аську приходит сообщение с ссылкой на один сайт, ну и я влюбился сразу, мечта детства, и идеал рамы, которая могла оказаться у меня..
Я сделал всё, чтобы его заполучить, и вот через пару недель сборки он был такой вот горный, с пружинками. Общий вес около 19 кг.
В работе - это самый стабильный плавный и мягкий велосипед, впечатления только положительные, кто-то отнесет очень низкую каретку к минусу, но у этого есть огромные плюсы, на скорости он очень стабилен, на прямых участках его сложно выбить с траектории.
Отрабатывает все силы и средства вложенные в него, как по внешнему виду, так и по техническим характеристикам.

INTERVIEW-GIRLS

DOWN



ЛИДА ВАСИЛЬЕВА

О том, что такое МТВ для девушки.



Привет! Расскажи о себе!

Привет! Да что уж рассказывать то?! Дело было значит в 89 году в городе Сочи! На свет явилась я! Ну и понеслось, пеленки, потом садик, школа - весьма затяжной момент моей жизни! Там многое было, драки, прогулы, невыполненные задания, плохие оценки за поведение, но учителя считали меня способной! Вот только к чему?! Потом увлеклась неожиданно конным спортом, потом чуть-чуть брейкдансом и, наконец, велосипедами.

Как ты пришла в этот спорт, сколько уже катаешь?

Ну пришла, если так можно сказать, незамысловато! Мой лучший друг катался, а я просто ходила на сореваы в качестве зрителя, болельщицы. В сентябре 2009 друг взял меня на констек, что проходил на Горной Карусели! Там то мне крышу и «снесло».

Брала у ребят велосипеды, иногда что-то прововала, но не особо выходило. В июле 2010 друзья подарили (точнее мы его собирали в гараже всю ночь) велосипед. DUX t2 - обожаю эти 25 кг чистого железа!

Каким дисциплинам МТВ ты отдаешь предпочтение?

Ну мне все кажется интересным! Дерт считаю чем-то невероятно красивым и невозможным! А так, конечно же, DH и Freeride - самые любимые и зрелищные дисциплины!

Какими были твои первые соревнования, что тебе запомнилось?

Первые соревнования были весьма неожиданными! Запомнилось все! Особенно съезжания на попе по невероятно скользким склонам, под дождем.

Что такое МТВ для девушки и чем женское восприятие этого вида спорта отличается от мужского? Что МТВ означает для тебя - это спорт, хобби или смысл жизни?

Ну для каждой девушки МТВ это что-то свое!

Для меня это скорее хобби. Достижений пока особых нет, но даже не могу представить себе, что я буду делать без велосипеда!

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

Очень люблю кататься в Сочи! Там простора больше, горы - мой дом.





Девушка и стритец - вещи совместимые!



Твой байк, какой он? Сейчас производители уделяют больше внимания женским рамам для мтб, как ты относишься к таким моделям? Или все таки "мужские" рамы надежнее?

Мой байк?! Он большой, тяжелый, самый любимый! Раньше я не слышала про такие рамы, но думаю "мужские" или "женские" - не имеет особого значения, хорошо это или плохо тоже сказать сложно - производители могут сделать, что угодно! Ведь качество езды, в большей степени, зависит не от велосипеда, а от того, кто на нем сидит!

Существует ли байк мечты для девушки? Каким ты его видишь?

Легенкий, мягенький - в плане подвески! И конечно же зелененький - хотя это уже на вкус и цвет...

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

Тренерами могу назвать Андрюшу и Сашу Тюленевых! Без них в принципе и велосипеда не было и вообще ничего! Спасибо им огромное! Они и спонсоры, и команда - они мое все!

И напоследок? Что посоветуешь нашим читателям? В особенности женской аудитории?

Будьте жизнерадостны! Улыбайтесь окружающим, будьте добрее! Несите тепло и радость друзьям и близким, ведь мы - девушки! Занимайтесь спортом, катайтесь чаще и прогрессируйте!

СОРЕВНОВАНИЯ



Зима в этом году выдалась, к сожалению велосипедистов очень снежная, поэтому возможность погоняться толком не было, но как только появился анонс гонки в Н. Новгороде «ОКСКИЙ БРУТФОРС» сразу захотелось посетить данное мероприятие. Ну а когда увидел фото довольно интересной трассы и, что ребята из Нижнего Новгорода, не смотря на все трудности, в прямом смысле этого слова прорыли снежную траншею было решено ехать.

Выехали мы в ночь с пятницы на субботу из Ржева на МКАДе подобрали Максима Дугина АКА moneyback, всю дорогу шёл небольшой снег который наводил на дурные мысли о предстоящей погоде на гонке. И вот когда оставалось совсем немного до НиНо мы попали в гигантскую пробку из-за аварии (столкнулись 3 фуры, и их развернуло на 45 градусов поперек всех полос). Пару часов спустя мы вырвались из неё.

И вот мы в Нижнем Новгороде. Созвонились с одним из организаторов - Владом, который встретил нас и провёл на трассу. Немного о трассе: старт сразу обрадовал хорошим уклоном, затем пара поворотов, далее шёл длинный скростной участок с дропом, на котором присутствовало несколько траекторий - они выводили на резкую ледяную съезжалку.

Потом, на мой взгляд, следовал самый интересный участок трассы, так как после съезжалки была довольно большая скорость, тут был резкий поворот и сразу дроп (на этом месте, минимум по разу, убрался все), и под финиш ещё 5 поворотов и пара кикеров. А самое главное - трасса была хорошо расчищена.

Накатавшись, поужинав и оформив гостиницу, было решено прогуляться по городу, который, безусловно, очень красив - множество старинных церквей, Кремль, красивые набережные. Мы успели посетить премьеру фильма «HUGEBROTHERS 2010» - это первый крупный проект о нижегородском МТВ. За культурную прогулку-экскурсию - спасибо организаторам: Владу и Максиму.

И так день гонки. Снег, который шел всю субботу, продолжился и в воскресенье, но всё это время трассу регулярно расчищали, за что огромный плюс организаторам данной гонки (проезжая по трассе всегда можно было встретить пару ребят с лопатами). На гонку приехали несколько москвичей и ребята из Казани. Всего набралось около 20 участников, одна из них девушка (Вика Замалиева). Формат гонки: 2 заезда, а лучшая попытка шла в зачёт, что давало возможность проехать стабильно, а затем рискнуть.

Текст: Николай Патрикеев



СОРЕВНОВАНИЯ

Правда не всегда удавалось гладко проехать второй заезд, например Андрей Матюха, пытаясь улучшить свой первый результат в 45 секунд, упал во втором заезде. Такая же участь постигла Максима Дугина, который не смог улучшить своё первое время в 50 секунд, но их первое время позволило занять 1-е (Андрей) и 2-е (Максим) места. У меня дела обстояли ещё хуже, я забыл топталки дома и поехал на контактах без платформы, в которые невозможно было встегнуться, в случае слета ноги.

Так и произошло во 2-ом заезде, скоростную съезжалку я ехал сидя, пытаясь встегнуться, на тормозах. По этой же причине не смог прокрутить финишную прямую, длинной метров 50-60, и помимо всего этого упал в обоих заездах. В первом показал 58 секунд, а во втором 52 секунды, что позволило занять 3 место.

В элите была ещё более плотная борьба.

3 место занял гость из Казани - Горшунов Алексей с результатом - 47.93. 1 и 2 места разделяли две десятых: первое место занял парень из Арзамаса - Лазарев Д. - 46.54, а второе москвич - Подлесный Филипп - 46.75.

Первое среди девушек безоговорочно увезла в Москву Замалиева Виктория (Disco) со временем - 62.72. Гонка началась почти точно по регламенту в 12:00, прошла, довольно быстро, учитывая, что между заездов трассу регулярно расчищали.

А на финише был небольшой костёр, который пришелся очень кстати. Перед награждением, организаторы накормили участников дошираком из котелка. Атмосфера была очень "домашней" и фановой.

Нижний Новгород понравился нам, и как город, и как место для катания (интересный рельеф, местами с сильным уклоном), всё это в купе с гостеприимством местных ребят, подталкивает ещё не раз посетить этот замечательный город. **Чего всем и желаю!**



Андрей Матюха - 1-е место в Юниорах

НАШИ БАЙКИ

FREERIDE

SPECIALIZED Big Hit II

Алексея Щербакова





Для начала несколько слов от себя.

Мечтал и ждал я его полтора года, равно как и копил на это чудо. Байков такого уровня в области довольно мало, к тому же Спешей, но этот экземпляр получился эксклюзивным вдвойне: во-первых, БигХитов за всё время их продаж в Нижнем было продано всего 2; во-вторых, мой приехал с Европейского склада в эксклюзивной тестовой (о чём свидетельствует наклейка «test bike» на раме, см. фото) красно-белой раскраске, остальные БигХиты 2010 модельного ряда выпускаются в серебристо-чёрной окраске.

Покатался я на нём пока совсем немного, но он уже с первых дней поразил меня своей маневренностью и юркостью, управляется даже легче, чем ХТ, в особенности благодаря широчному рулю. Правда из-за этого я теперь в прямом смысле не пролезаю через некоторые участки трассы в лесу, придётся расширять.

Хотелось бы ещё отметить вес моего БигХита - он очень низкий для фрирайдных двухподвесов этого класса, всего **17,2 кг** порадовало что данные производителя на сайте в точности совпали с реальными показателями электронных весов.

Должен признать, впечатлён продуманностью и щепетильностью в подборе компонентов, в комплекте менять совершенно нечего — всё сбалансировано, всё работает, о большем и мечтать нельзя. Тем более Спеш поработал над деталями, одни только карбоновые колёчки на руле чего стоят =) Навеска рабочего уровня, не топ, но и менять желания нет. Всё крутится, вертится, переключает без проблем. Приятный момент — спереди стоит звезда на 34 зуба и вращает она кассету с максимальной звездой опять-таки на 34 зуба, что в теории даёт надежду на некие апхильные способности. Подвеска FSR в комбинации с пружинным амортиром действительно так плюшева, как про неё говорят. Очень активная. Обработка даже мелких камней — это невероятно, это восхищает и заставляет искать камни покрупнее. Да, она качается и даже если ломить стоя на педалях не получить ускорения, от которого захватывает дух, как бывало на Каннондейле, однако это уже понеслось сравнение несравнимого, потому оставим эту тему. Все, даже самые крутые спуски, которые есть в округе, смыли налёт «экстремальности», теперь это просто тропки, по которым ехать легко и приятно.



Благодаря длинной базе и заваленному углу рулевой. Благодаря последнему вилка RS Domain 302) на плоскости почти не работает, несмотря на мягкую пружину, но вот на спусках всё встаёт на свои места.

Ну что ж, переходим к техническим характеристикам:

Рама

BigHit FSR, M4 Premium Aluminum ORE TT/DT, full cartridge bearing pivots, ISCG mount, asymmetrical rear triangle, 7.5" travel

Амортизатор

Fox Van R coil piggy back, 8.5x2.5", rebound adj., S:400, M:450, L:500

Вилка

RockShox Domain 302, 180mm travel, coil spring, external rebound adj., 20mm thru-axle w/ Maxle 360, alloy steerer

Руль

6061 Alloy DH low rise bar, 31.8mm bar, 750mm wide, 9 degree backsweep, 6 degree up

Тормоза

Avid Elixir 4, full hydraulic, G2 Clean Sweep rotor, 203mm

Avid Elixir 4, full hydraulic, G2 Clean Sweep rotor, 185mm

Переключатель

SRAM X-9, 9-speed, short cage

Манетки

SRAM X5 trigger

Кассета

Shimano HG50, 9-speed, 11-34t

Цепь

SRAM PC-971, 9-speed w/Power Link

Система

Gravity Moto-X MegaExo, forged solid arms, 36t steel ring

Педали

Alloy platform, 9/16"

Колеса

P-Disc, 32mm, 36h

Hi-Lo disc, 20mm thru-axle, 36h

Disc, Hi Lo flange, sealed cartridge bearing, machined disc mount, bolt on, 36h

Передняя покрышка

Specialized Clutch SX 26x2.3", 60 TPI, aramid bead, soft dual compound

Задняя покрышка

Specialized Chunder SX 26x2.3", 60 TPI, aramid bead, soft dual compound

Седло

Specialized Enduro, 8mm hollow Cr-Mo rails

Подсидельный штырь

6061 butted alloy, two bolt no offset, 30.9mm

Зажим подсидельной трубы

Alloy collar with QR, 34.9mm clamp ID

FREERIDE



Pit Bike – Пит Байк, Питбайк это мотоцикл, внешне похожий чаще на кроссовый внедорожный мотоцикл, но с меньшим размером и весом.

Началом Питбайка можно считать Honda CRF-50/CRF-70, эта модель является стандартом "по умолчанию", хотя в Питбайках нет (пока нет) общепринятого стандарта. Эта легендарная модель положила начало нарастающей в наше время, как снежный ком, популярности Питбайков. Конечно, решающую роль сыграли энтузиасты, в основном из США, где любовь к внедорожной технике очень велика. В гаражах и командных мастерских создавались различные варианты небольших внедорожных мотоциклов – Питбайков, для развлечения и покатушек, а позже и серьезных соревнований.

Питбайк сегодня это – 4 тактный двигатель, реже используются и 2 тактные, небольшой вес и колеса диаметром 10, 12 и 14. Для более удобного управления, взрослому человеку, увеличена колесная база, сделана более надежная подвеска, высокий руль и многое другое. Но, при этом, Питбайк остается не большим мотоциклом, что делает езду на нем бесконечным удовольствием!!!

Почему Питбайк?

Питбайк - это развлечение для всех возрастов.

Питбайк не требует больших денежных вложений.

Питбайку не нужны большие территории, и специальные условия.

Питбайк - это простая и надежная конструкция, не требующая от вас специальных знаний и навыков.

Питбайк невероятно универсален, Вы можете легко и быстро модифицировать его под другой класс мотоциклов: трек, миникросс, стантрайдинг, мотард, эндуро, супермото. Трассы для BMX, мотокросса или супермото, лес или двор у дома, разучивание новых трюков или просто покатушки на даче - все это **Питбайк!**

Наши контакты:

Москва м.Сокольники
Сокольническая площадь дом 9
(во дворе магазина Зенит)
с 12:00 до 19:00
Выходной день: Понедельник
+7 (495) 225 44 74
(многоканальный)
+7 (495) 500 67 32 (опт)
Skype: Pitmoto.ru
E-Mail: info@pitmoto.ru



EURO Events - Part 2

Текст: Алексей Фёдоров

Trek Bike Attack

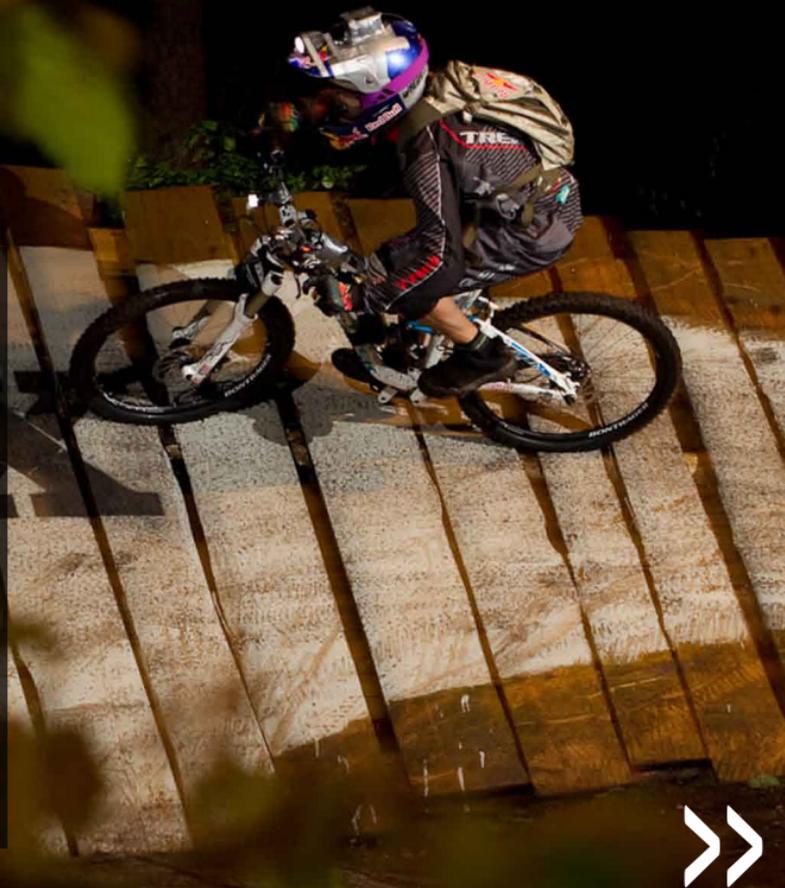
13 - 14 августа, Lenzerheide, Швейцария

http://www.bike-attack.ch/index.php?option=com_content&view=article&id=206&Itemid=53

Число участников этой гонки ограничено **777**.

Ленцерхайде это очень красивое место на востоке Швейцарии и здесь можно отлично отдохнуть даже не катаясь на велосипеде.

В городе есть парочка приличных заведений, а совсем рядом прекрасное озеро, где можно взять на прокат катамаран. Длина трассы **18 км**, перепад высот **1621 метров**, uphill **140 метров**. Гонка довольно похожа на Megaavalanche только здесь не так много участников и трасса не настолько сложная. Вам стоит поучаствовать и я желаю всем удачи!





Trailmaster Wildkogel

18. - 21. августа, Neukirchen, Австрия

http://wildkogel-events.at/cms/front_content.php?idcat=160
Видео <http://vimeo.com/14024066>

Здесь пройдут три Freeride гонки, одна из которых примечательна тем, что проходит ночью и надо будет снять со своего байка цепь и гонять без неё. Кроме соревнований будет вечеринка, тестовые байки, советы от профи и многое другое.

Rob-J, Team Canyon Heroes, один из лучших фрирайдеров в Европе, организатор гонки

В чём заключается соревнование и что делает его особенным? Trailmaster Challenge - это трёхдневная гонка на трёх различных трассах, комбинация из которых важна для общего зачёта. Все этапы требуют концентрацию сил и полной отдачи, но доставляют массу удовольствий. Здесь каждый найдёт что-то для себя и даже про не будет скучно.

Первая гонка „Forest Pump“, короткая, с натуральными волнами, с лёгким перепадом пройдёт в пятницу ночью. Всё это усугубляется темнотой и отсутствием цепи на твоём байке. Самое главное не забыть свет и как можно быстрее „прокатать“ байк через лес.

В субботу состоится второй этап „Channel Supercross“. Эту трассу спроектировал я сам и она проходит через высохшее русло ручья, имеет Roadgap, Wallride, Tables и тому подобное. Суть в следующем: два участника, сидя на стульях, ждут команду, чтобы схватить свой байк и помчаться к финишу. Все препятствия можно объехать.

Последняя гонка – „Rob-J Supertrail Enduro“. Массовый старт на вершине Wildkogel с перепадом в 1300 метров и длиной 9 километров.

В субботу вечером большая вечеринка, концерт и „Circus Dirt Jam“, где лучшие дёртеры покажут своё мастерство.



EURO Events - Part 2



Trailmaster Wildkogel

18. - 21. августа, Neukirchen, Австрия

Trailmaster - маленькое мероприятие с ограниченным количеством участников в 250 человек. Общее настроение, природа и само место делают это событие расслабленным и по семейному уютным.

Как ты оцениваешь уровень сложности трасс?

Конечно трассы рассчитаны не для начинающих байкеров, особенно Rob-J Supertrail, где прохотит гонка с массовым стартом. Для тех, кто регулярно катается и посещает парки трассы не составят больших проблем. Не зависимо от участия в соревнованиях, Wildkogeln предлагает множество различных трейлов для любого уровня.

Какой байк стоит с взять на гонку?

Велосипед с ходом 160-180мм подходит идеально.

Что ты посоветуешь посетить ещё?

Dakine Trailfox во Flims и Freeride Festival в Saalbach-Hinterglemm.

Что ты пожелаешь нашим читателям?

Я желаю всем получать удовольствия от катания, совмем не важно это XC, Freeride или DH, главное без мотора (смеётся). Буду рад вас увидеть на Traimaster в Wildkogeln.

Photo by Hansueli Spitznagel

НАШИ ДРУЗЬЯ



Компания «Королевский тюлень» развивает спорт в России.

Мы стремимся улучшить и вывести спорт на совершенно новый уровень! Наше стремление и спонсорская поддержка не только повысят качество соревнований, но и позволят проводить мероприятия на совершенно новом, никому не известном уровне. Мы акцентируем внимание не на набивание карманов стартовыми взносами гонщиков, а на их снижение до разумного минимума, так как эти средства гонщика будут распределяться на все разнообразные услуги, которые предоставляются на наших мероприятиях. Тем самым гонщик вносит неоценимый вклад в развитие спорта.

За уменьшением цены взноса стоит не ухудшение качества проведения соревнования, а повышение его уровня. Это — различные спектры услуг, предоставляемые нами. Любое снижение цены ложится на плечи спонсоров.

Все дело в том, что наша компания не просто проводит спортивное мероприятие, она организует качественный праздник не только для гонщиков, но и для зрителей, которых на теперешних гонках почти нет. Раньше проводили гонки, которые собирали как спортсменов, так и зрителей. Наша задача — возродить это на постоянной основе. Различные конкурсы, фановые мероприятия и качественные трассы — это одна из граней наших мероприятий.

В дальнейшем мы планируем проводить соревнования за рубежом. Недаром же наша организация посылает двух людей на курсы повышения квалификации по проведению соревнований международного уровня.

Конечно, многие могут подумать: «Это все слова, и в них ничего существенного нет!» Но посудите сами — если все это правда, то вы будете жалеть потом, что не поехали на гонку. И к тому же, не поехав, не проверишь!

Единственное, что можно обещать — это отчеты о подготовке и постройке трассы. Приезжайте и убедитесь сами: слова словами, а качество мы берем на себя. Не исключается возможность некоторых недочетов, но мы их сведем до минимума и каждый последующий раз, дорогой читатель, качество будет улучшаться. Учитывая большие изначальные финансовые вложения, «косяки» будут убраны по максимуму. Так что: берите близких, друзей, подруг и приезжайте к нам — на соревновании будет не что посмтреть и уж точно не будет стыдно за уровень и качество мероприятия.

Кроме того, мы набираем гонщиков, занимающих призовые места или постоянно входящих в десятку лучших гонщиков России, для того чтобы выйти на мировой уровень в катании.

Теперь, если позволите, несколько слов об истории нашей компании.

Изначально организовывать мероприятия и строить трассы мы начинали с мотоспорта. Первое мероприятие, с которого мы начинали — это суперкросс в Олимпийском в 2007 году. Если кто помнит, это был «Adrenaline rush SX supercross» в Москве, а в 2008 году опять в Олимпийском «FMX Masters», куда пригласили 20 лучших фристайлеров в мире.





Также мы проводили менее масштабные гонки в Шаховской в карьере Лобаново. К сожалению, там мы очень жестко столкнулись с финансовыми трудностями. Было большое желание провести совместное мото-велосоревнование, и все в контактной борьбе: как в МТВ 4X, так и в мотокантри-кросс, но техника, которую обещали выделить местные власти, так и не появилась. В итоге проводился только мотокантри-кросс и то по старой трассе. Это был переломный момент, мы стали активно работать и решили поднять нашу индустрию на новый востребованный уровень, учитывая, что маунтинбайк — это только популярный вид спорта, это просто стиль. И именно потому, что это стильно, при четкой организации соревнования этот вид спорта станет не просто модным, но и востребованным и популярным.

Ну, а в маунтинбайке все началось с Краснодарского края. В прошлом году мы организовали и провели серию этапов кубка Дабл Вилл, взяв за основу название местного клуба и хорошо пропиадив его, организова мероприятия нового для местных ребят уровня, нам удалось крепко укорениться в тех краях. А органы местного самоуправления и владельцы горнолыжных склонов имеют большое желание помогать.

В ходе проведения соревнований в Сочи нам удалось увеличить число участников на 33%, а также мы помогли «встать на ноги» спортивному клубу «Дабл Вилл», который стал основным и постоянным организатором спортивных мероприятий в Краснодарском крае. В ходе проведения соревнований на Красной поляне и на горе Ахун мы столкнулись с некоторыми проблемами. Но на ошибках учатся. Мы приобрели незаменимый опыт, поняли, что все надо делать в «чистую», то есть документировать каждый этап.

Окрепнув на ошибках в начале пути, наша организация действительно вышла на новый уровень. Знайте, что на юге реально много нормальных крутых ребят и не все их действия определяются корыстными целями. Многие нам очень сильно помогли, и без их помощи нам ничего бы не удалось сделать — мы получили колоссальный опыт в постройке и организации трасс и соревнований.

На нашем сайте можно ознакомиться с нашими планами и понять, что мы имеем большой опыт как в мото-, так и в велоиндустрии. Настало время нового формата мероприятий и новых идей. Поставив высокую планку, мы будем идти к ней любой ценой, но не в ущерб спорту. Все ради спорта, спортсменов, здорового образа жизни и зрителей!

Мы за развитие и прогресс спорта. Поддержите нас в наших начинаниях! Вместе с вами мы «свернем горы». Приходите, смотрите высокий уровень подготовки и организации, гоняйте, наслаждайтесь зрелищем, качественными трассами и всем, что мы предлагаем! Мы приветствуем всех единомышленников и помощников, всех, кто с нами заодно и не откажемся от любой помощи!



Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU МАРТ
№3

Фото - Юрий Блажко

Ежемесячный журнал №3 Март 2011

РЕДАКЦИЯ

Редактирование, дизайн, вёрстка
Даниил Кондрушин

Тех. редактор
Роман Лапшов

Работа с иностранными партнёрами
Алексей Фёдоров

Над номером работали

Алексей Абдалов, Николай Патрикеев, Данила Лисин,
Александр Тюленев, Алан Магкоев, Лида Васильева

Фотографы

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

Так же редакция выражает благодарность
всем фотографам, предоставившим свои
работы, для создания номера.

Обложка:

Фото - Юрий Блажко

Переводчик

Алексей Фёдоров, Екатерина Фисанова

СВЯЗЬ С РЕДАКЦИЕЙ

dkondrushin@gmail.com

+7 (985) 368-6818

