

# Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU МАЙ  
№4

Online Mountain Bike Magazine

## BREAKING NEWS

Vienna Air King - рассказывает Вишневый

## EVENTS

Погрязнение 2011 - SummerKAT

## BIKE TEST

Kona Operator FR

## INTERVIEW SPECIAL

CEDRIC GRACIA

## MANUALS

Обзоры от Анзора - как подготовить байк к сезону



ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ  
Спицы SAPIM

# Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU МАЙ  
№4

Фото - Юрий Блажко

## Содержание:

### NEWS

Vienna Air King - рассказывает Вишневым

### FASHION

Защита Demon Dirt

### BIKE Test

Kona Operator FR

### Interview Special

Седрик Грасия

### Manuals - Обзоры от Анзора

Как подготовить байк к сезону

### Наши байки

NS Bitch Андрея Дунаева

### ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

Спицы SAPIM

### Interview

Гоха Ткаченко

### Наши байки

Norco Sasquatch Евгения Титовича

### Соревнования

Погрязнение 2011 - 1-й этап SummerKAT

### SPOT

Ерино - настоящий байк-парк под Подольском





VELOXORUM

социальная сеть для любителей велоспорта

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

[WWW.VELOXORUM.RU](http://WWW.VELOXORUM.RU)



DIRT

# VIENNA AIR KING

# Паша Вишневый

На крутейшем Dirt-контесте Европы

Фото: Евгений Старостин



**Привет, Паш! Расскажи по порядку, как тебя занесло на этот контекст? Чего необходимо было достичь, чтобы попасть на соревнования такого уровня?**

Привет! Об этом контексте я узнал еще 3 года назад. Сразу решил, что нужно на него ехать. Было очень интересно увидеть всех этих парней и их катание вживую.

Тогда, в 2008-м году мне не очень повезло – я сломал вилку на квалификации. На следующий год, перед этим контекстом, я подвернул ногу в мини-рампе контексте на Таганке, а еще на следующий – упал на BMX в Барселоне, надорвав колено. В этом году я решил не тренироваться перед этим контекстом и поэтому доехал, чтобы поехать на контекст такого уровня нужно всего лишь хорошо чувствовать свой велосипед и уметь выполнять хотя бы несколько сложных трюков.

**Вена – красивейший город. Ты успел получить эстетическое удовольствие от посещения этого культурного центра? Что тебе запомнилось?**

Вена - действительно красивейший город. Это уже мой 3-й визит в этот город, поэтому большинство достопримечательностей мне довелось увидеть ранее. Больше всего мне запомнилась Венская Ратуша и Собор святого Стефана.



**Как там относятся к мтб райдерам, лучше или хуже чем у нас, а может вообще по-другому? Твое мнение?**

Относятся, конечно, гораздо лучше. На мой взгляд, для них это даже в почете - если ты занимаешься экстремальными видами спорта.

**Преквалификация прошла гладко? А что можешь сказать про финал?**

Преквалификация прошла не совсем гладко. Чувствовалась неуверенность в собственном уровне, так, что даже трамплины просто прыгнулись мною, далеко не с первого раза. В финале я бы не сказал, что сильно гнался за результатом. Хотелось просто круто выступить, не взирая на результат.

**По твоему мнению — что помешало остальным ребятам, из наших, пройти в финал?**

Им, как и мне, не хватает практики на дёртах такого уровня.

**На этом контесте ты катал на равне с такими звездами, как Лакондеги, Воттс, Зинк и т.д. Твои ощущения и впечатления от катания этих парней?**

Обычные парни — такие же как и мы все. Только некоторые из них весьма завывшенной самооценкой, к сожалению.

**Оцени свое выступление, в целом ты доволен?**

В целом - доволен. Если бы было больше дней на раскатку там, было бы гораздо лучше.

**А если говорить про детали — плеер, ставший причиной уборки, будет ритуально сожжен?**

Хах, да нет, наоборот, я старательно выковыривал песок из всех его отверстий.

**Как считаешь, чего не хватает отечественному дерт-движению для достижения зарубежного уровня катания?**

Грамотных трасс и больших контестов.

**Что нужно сделать и чем помочь нашим спортсменам для их развития?**

Выделить официальную землю с оборудованием, для постройки дёртов.



**Panasonic**  
ideas for life



**Что тебе запомнилось больше всего во время самого конкурса?**

Больше всего запомнился вид с разгонки на красивые архитектурные постройки ну и степ-даун с большим пролётом.

**Есть какие-либо ключевые моменты, которые стоило бы предложить организаторам отечественных ивентов?**

Не строить маленьких дёртов. Логика отечественных организаторов больших дёртовых ивентов — сделать так, чтобы могли участвовать все, даже стрит райдеры. А это как минимум не даёт толчка в прогрессе катания, не говоря уже о зрелищности.

**Дай пару советов новичкам, как пробиться на вершину спортивной арены, заслужить внимание спонсоров и собрать толпу поклонников?**

Главный совет - не пытайтесь этого сделать специально. Как по мне - это глупо. Катайтесь и развивайтесь и вас обязательно заметят.

**Ну и напоследок пару слов для наших читателей?**

Успехов вам!

**VIENNA AIR KING**  
BEN



FASHION

Demon

DEMON DIRT

Ура, ликуем! Сезон начался! Споты просохли, земля затвердела и поэтому всем любителям экстремального катания пора задуматься о приобретении хорошей защиты для своих костей. Всем, кто желает обновить свою экипировку и при этом выглядеть максимально стильно, стоит обратить внимание на новую линейку защиты от американской компании **Demon Dirt**.

Этот производитель – новичок на нашем рынке, однако **DD** уверенно рвется занять свои позиции и привлечь внимание райдеров. Особенно приверженцев таких стилей, как **Park, Dirt** и **Slope style**.







# BIKE – Test

Текст: Александр Ильяшик

FREERIDE

## Kona Operator FR

Стоимость ~ 69 990 руб.

В этом (2011) году Kona действительно заинтересовала многих людей, которые обожают и хотят рубить фрирайд, мини-ДН и даунхилл. Даже некоторые насмотревшиеся фотографий сломанных байков Kona и наслушавшихся страшных историй не выдержали и поддались соблазну.

На многих сайтах, посвящённых велотематике, как это ни странно, хвалебные отзывы разгромили скептиков и ненавистников бренда Kona.

Итак, что же это за зверь и с чем его есть?



**Начнём с того, что Kona в 2011** году отказалась от линейки Stab и на его смену пришли совершенно новые рамы под названием **Operator**. Всего в этой линейке присутствует три байка. Это фрирайдный Operator FR, даунхилльный Operator DH и потрясающий байк с топовой навеской – Operator Supreme для аццкого даунхила. В этом обзоре мы рассмотрим подробнее Operator FR, по очень сладкой цене, с добротной навеской и приятном весе (17,8 кг).

Внешний вид Operator FR пришёлся по вкусу практически всем. Заваленная и низкая геометрия, мощный, олдскульный задний треугольник, огромный ход подвески (200 мм) и потрясающая серебряная раскраска с добавлением хрома. Рама сделана из баттированного алюминиевого сплава 7005, который отличается повышенной прочностью и близок к авиационному. Он меньше «играет» и практически не подвержен «усталости» металла.

Огромное коромысло и такие же гигантские подшипники добавляют к байку «+10 к внешнему виду». Да, это однорычажная подвеска, но она работает. Байк практически не раскачивается на плоскости, начало хода кажется бездонным и суперплюшевым.

Но по мере возрастания нагрузки, любой почувствует уверенную и **НАСТОЯЩУЮ** прогрессию. Относительно короткие нижние перья позволяют этому монстру буквально срываться с места, как ракета. В комплекте с байком идёт огромная фирменная защита пера. Вы сможете даже крутить в горку. Конечно медленно и слегка пыхтя, но он действительно умеет катить ещё и вверх.

**Теперь о самом «приятном».** О рулевом стакане. Практически вся рама не вызывает никаких нареканий и озабоченности о прочности байка, но не так, как рулевой стакан. В сети идут дискуссии не столько о нём самом, как о трубах, которые сливаются с ним. Беспокойство вызывает то, что они достаточно тонкие (внешне), а также есть опасения о появлении трещин под самим стаканом. По этому поводу можно сказать, что новые рамы Operator – это гордость компании Kona и инженеры должны были просчитать каждую мелочь.

Возьмём олдскульные байки 2004-2006 годов, у которых рулевые стаканы и, подходящие к ним трубы, больше напоминали кирпич. Внешне brutальные, мясистые и здоровенные! К сожалению, некоторые рамы - это не спасало.



# BIKE - Test



Они трескались и отрывались. Вердикт: внешний вид – не повод сомневаться в прочности и в других ходовых характеристиках байка.

**Чтобы ничего не треснуло важно соблюдать два основных правила.**

1) Правильные расчёты распределения нагрузки. 2) Качество металла и толщина стенок трубы. У рам Operator рулевой стакан имеет конический вид. Низ рулевого стакана имеет стандарт 1.5 дюйма. Он действительно большой и конечно же имеет больший обхват сварного шва. Нижняя и верхняя трубы прочно соединены и превращаются в единую трубу ещё задолго до того, как подходят к стакану, чтобы выдержать большие нагрузки. Подводя итог сказанного о рулевом стакане, можно смело заявить, что 100% информации о его прочности и надёжности сказать не может никто. Поглядев на результаты конца сезона и будем надеяться, что инженеры не допустили ошибок и сделали поистине небываемую раму, с большой буквы.

**Все рамы серии Operator имеют размеры S, M и L.** Рама сама по себе достаточно длинная даже у S-ростовки.

**У Operator FR замечательное навесное оборудование.**

Байк подкупает и соблазняет ещё и этим. За такую приятную цену на нём практически ничего не надо менять. Байк из разряда «купил и погнал на трассу». Rock Shox Domain с регулировкой отскока и его 180 мм хода работают в паре с задним амортом. Никто из них не отстаёт и не залипает.

С торможением отлично справляются новые четырёхпоршневые Avid Code R, с регулировками положения ручки. Белые обода Sun Ringle MTX 33 - не очень тяжёлые, а их прочности хватит с головой. Колёса обуты в широкую резину Maxxis Minion 2.5, которая прилично держит в большинстве условий, а также неплохо катит. Переключенные доверено Sram X-7, система представляет из себя прочные шатуны FSA Moto X на оси, рокринг и успокоитель без нижнего ролика, но это не мешает ему справляться со своими обязанностями. Из минусов можно отметить ну очень широкий руль и длинный подседельный штырь (на вкус и цвет, на самом деле - прим. ред.), которые придётся подпилить. Кстати в подседельной трубе стоит ограничитель, который не позволяет штырю торчать над амортизатором.



# BIKE - Test



**А теперь о езде.** К Operator-у нужно привыкать. Привыкать нужно вдвойне, если у вас до него был подвес на четырёхрычажке. Геометрия настолько занижена и завалена, что кажется вы сели на триальный байк! Сразу становится понятно, что этот зверь создан для того чтобы катить вниз. Спуск – его стихия! Он стабильно прёт вперёд, проглатывая абсолютно всё на своём пути. Такая неприятная мелочь как педал-кик присутствует, но он настолько быстр и невелик, что заметит его – настоящая задача для настоящих профи. К удивлению Operator ещё и одарён способностью влиять по трассе так как вам вздумается. Он ОЧЕНЬ подвижен и позволяет входить в плавные и резкие повороты даже на больших скоростях. Менять траекторию и направление на нём – одно удовольствие! Как только появляются серьёзные препятствия на спуске, вступает в ход подвеска. Не успеете подумать о надвигающихся переплетениях корней, как они окажутся позади, даже на миллиметр не трянув байк! Из минусов или даже скорее недочётов можно отметить, что зад байка иногда имеет привычку «гулять». Дело не в люфте и не в плохо закрученных болтах. Просто иногда вы будете ощущать, что зад вот-вот обгонит перед.

Сложно описать на словах, но иногда возникает чувство, что вы несётесь на Икарусе-гармошке и зад начинает дрифтовать. Не настолько это большой минус и не настолько сильно это мешает ехать. Единственный плюс в том, что закладывать кик-аут или даже мотовип теперь легче лёгкого. Люди, которые умеют это делать оценят по достоинству. И кстати посмотрите все видео с тестирования и презентации Оператора. На нём летают «боком»! Неплохо байк чувствует себя в воздухе. Обязательно нужно начинать с небольших вылетов и гэпов. К его поведению в воздухе тоже нужно привыкнуть. Здоровенный двух-подвес словно пушинка взлетает в воздух и держится очень стабильно. На нём вы сможете пролететь выше и дальше чем вы думаете! Обязательно помните это и будьте готовы к такому сюрпризу. Разогнавшись как бешеный и выдернув на вылете до упора, вы можете недооценить Оператора и улетите, в лучшем случае, на плоскоч.

**Kona Operator FR** будет отличным байком для тех, кто не боится пробовать новое, хочет мощный и крусивый аппарат с огромным потенциалом и конечно же рубить и отжигать на фрирайдных темах и даунхильных трассах.



## Kona Operator FR

### Итог тестирования:

Ажиотаж вокруг этого байка подсказывает, что в 2011 году на трассах будет большое количество операторов и самое главное - мы будем держать кулаки за качество и надёжность новых рам. Ведь если все наши ожидания оправдаются - то это значит, что на свет появился действительно потрясающий, красивый байк, на который можно лить слюни, когда он стоит дома и уверенно катать и прогрессировать, когда вы на трассе! Можно продолжать относиться негативно и орать об этом на "всю деревню", но только потому - что никогда не пробовали...



The logo features a stylized lowercase letter 'v' inside a gear-like circle with teeth. The gear and the 'v' are yellow, while the rest of the text is black.

velomania.ru

# Cedric Gracia



**Седрик** - один из самых известных персонажей современной МТВ-сферы. Сложно найти райдера, который не слышал его имени.

Слава пришла к Седрику еще в юношестве, когда он гонял за сборную Франции на горных лыжах. Он стоял у истоков формирования нашего спорта и внес огромный вклад в его развитие.

А еще Грасия известен широкой публике, как разгильдяй и плейбой. Женщины бегают за ним толпами, а поклонники не дают покоя, куда бы он ни приехал. И с годами эта ситуация не меняется!

В чем секрет такого успеха и о своих планах на грядущий сезон, Седрик поведал нам лично.





**Привет Седрик! Спасибо, что нашел время для интервью! Давай начнем с того, чем ты занимаешься сейчас? Пока сезон еще не начался.**

На данный момент мы готовим команду CG RACING BRIGADE к новому сезону, следим за тем, чтобы все было готово вовремя, проверяем каждую деталь на каждом байке.

**Твои тренировки, в чем секрет успеха? Банально? Пусть! Нам очень интересно!**

Я усиленно тренируюсь последние 4 года, чтобы быть в форме, стараюсь идти в ногу со временем, но меня постоянно останавливают различные травмы. И поэтому я тренируюсь ещё усердней и чаще, чтобы не отставать от райдеров, которые моложе меня. Занимаюсь фитнесом, мотокроссом, cross country и вообще всем понемногу.

**У тебя есть команда – CG Racing Brigade, как она создавалась? Как вообще появилась идея создать собственную гоночную «бригаду»?**

Я всегда хотел иметь свою собственную команду с моими собственными правилами. Гонять ещё быстрее и радовать как обычных зрителей, так и фанатов – вот наша задача.

Я хочу отдать должное нашему спорту за вдохновение, так же как и моим родителям, которые всегда поддерживали меня в трудные времена и радовались моим достижениям. На данный момент нашей команде уже 2 года и у нас появился новый участник Марсело Гутьерес (Marcelo Gutierrez) из Колумбии. Мы очень гордимся тем, что он является членом нашей команды.

**Кого из молодых райдеров ты считаешь наиболее перспективным?**

Я зачастую вижу много молодых и перспективных, но, к сожалению, я не знаю их имен. Определенно наш Марсело - один из них! Не зря же он оказался в моей команде.

**Тебя наверняка порядком утомили вопросы про планы на сезон и т.д. Но вот если говорить о CG Racing Brigade, какие планы у ребят? На какие пьедесталы метите, чего хотелось бы достичь? С CG Racing Brigade мы собираемся участвовать во всех всемирных соревнованиях по всему миру и конечно, постараемся показать лучшие результаты. Но только время покажет на правильном ли мы пути. Самое главное - это получить удовольствие от всего происходящего, и повеселится, ведь мы же семья!**



**Давай пару слов о последних ивентах? Red Bull Rampage 2010, что тебе запомнилось, как на твой взгляд прошли соревнования, какие впечатления были от трассы?**

Мне очень нравится этот ивент, хотя последнее время с судейством там проблемы. Но это не меняет моего отношения. Мне нравится сама идея - прыгать большие дропы перед камерами. Это уникальное и фановое мероприятие – никогда не знаешь, на что ты будешь способен, потому что оказываешься во власти собственного адреналина.

**Насколько важно качество компонентов, на которые ты гоняешь? И как это сказывается на результатах тренировок?**

Каждую деталь своего велосипеда нужно тщательно выбирать. Я всегда беру все самое лучшее, например PRODUCTION PRIVEE stamp and bars, Rock Shocks, Mavic, Panaracer – все это будет отличными составляющими вашего байка и приблизит вас к победе. Так же я очень доволен тормозами HOPE, они действительно очень крутые, а главное мощные!



**В интервью одному мтб-журналу, ты посетовал, что тебе не нравится в каком направлении развивается слоупстайл. Сейчас, когда уровень трюков на мтб уже почти сравнялся с бmx фристайлом, твоё мнение не изменилось? Ведь пролеты становятся все больше, фигуры выше, а трюки сложнее! Определенно, на данном этапе уровень МТВ очень высок, но я все ещё думаю, что он немного не дотягивает до уровня BMX. Тем не менее, МТВ райдеры усиленно трудятся и это очень приятно видеть.**

**Если говорить о байках, какие впечатления у тебя остались от карбонового V10?**

**Как ты считаешь – есть ли будущее у подобных байков?**  
Карбоновый V10 определенно один из лучших и один из самых прочных велосипедов, которые я только видел на рынке. Он просто великолепен, и работа, которая была проделана для создания этой модели, невероятна. Инженеры из SANTACRUZ трудились очень усердно, не один раз устраивали тесты байку, и поэтому я совершенно не удивлен успеху продаж. Они искренне увлечены тем, чем занимаются, и даже сам директор катается на этом велосипеде каждый день.





В нашей стране мтб развивается быстрыми темпами, что бы ты мог посоветовать новичкам, на что в первую очередь стоит обратить внимание во время тренировок?

Я очень рад, что и в России МТВ развивается достаточно хорошими темпами. Я думаю, что это как и везде: профессионализм, нарабатываемый тренировками – ключ к успеху. Работайте усердно, и рано или поздно это принесет плоды.

**Поговорим про downhill и всемирно известные парки, такие как Вистлер, Леоганг и т.д. Какими ты видишь их, скажем, через 5 лет? Вообще какие перспективы развития у данной дисциплины, как для гонщиков, так и для любителей?**

Все парки в Европе с каждым годом становятся все больше и больше. Один из моих любимых парков – парк в Андорре, который так же собирает все больше людей, особенно летом. Очень приятно видеть большое количество райдеров, которые приезжают насладиться трассами. В перспективе – я думаю все будет еще лучше и масштабнее.

Если говорить о странах СНГ, в том числе и России, где бы ты хотел покататься? Хотел бы ты принять участие в наших гонках?

Я бы с большим удовольствием приехал в Россию, так как никогда там не был. Но, к сожалению, у меня не было возможности. Давайте это исправим!

**Ты – икона мтб моды. Как быть стильным? Поделись секретом!**

Честно говоря, не знал об этом. Я сотрудничаю с компанией OAKLEY, которая делает самую удобную одежду, на мой взгляд. Мы стараемся делать её модной для всех: для тех, кто катается, для себя и для тех, кто стремится побеждать на гонках.



Ну и небольшой блиц-опрос.

**Сходу, не считая, сколько ты уже на байке?**  
15 лет.

**Какое веловидео тебе нравится больше остальных?**  
Старое доброе New World Disorder.

**Лучший байк-парк? а) в мире б) в Европе?**  
А) Вистлер  
Б) Андорра Валлнорд

**Оптимальная доза алкоголя вечером, чтобы с утра ничего не помнить, но гонять, как чемпион мира?**  
Ха-ха! Секрет!

**Каким был твой самый стремный прыжок/дроп/спуск/трюк?**  
Флип и дроп на OAKLEY rampage, до сих пор вспоминаю.

**Что такого ты делал на байке, что повторить бы отказался?**  
Делал много опасных трюков, но и сейчас могу их повторить.

**Ты вдохновляешь многих своим катанием, а кто вдохновляет тебя?**  
Я никогда ни на кого не смотрел, только в зеркало.

**Когда приедешь в Россию? Здесь тебя все ждут с нетерпением! Дайте мне самолет и я уже у вас!**

**И напоследок, пару слов для российского мтб сообщества – т.е. наших читателей?**

Очень приятно иметь фанатов в России. Я бы очень хотел погонять на российских трассах и повеселиться, прямо как рок звезда!



# Как подготовить байк к сезону



ОБЗОРЫ ОТ  
АМБОРА



# Manuals

В данном обзоре мы расскажем вам о самом простом обслуживании велосипеда и элементарной его подготовке к новому сезону. Мы поменяем педали, цепь, кассету, покрышки, трос переключателя, грипсы, а также произведем необходимые настройки.

**Необходимые инструменты:** набор шестигранных ключей, ключ на 15, фигурная (крестовая) отвертка, выжимка цепи, съемник для кассеты, хлыст, разводной ключ, кусачки для троса.

**Начнем мы с замены педалей** — эта несложная операция частично ставит многих в тупик. Основной причиной становится тот факт, что у педалей различается направление резьбы в зависимости от стороны. На большинстве педалей на оси имеются маркировки L и R, обозначающие, соответственно, левую и правую стороны. Для того чтобы установить педали или снять их, в большинстве случаев достаточно ключа на 15 мм. Также в некоторых случаях эту процедуру можно проделать шестигранным ключом на 6 мм. Перед установкой на резьбу следует нанести консистентную смазку — в будущем это значительно облегчит замену педалей.

**Маленькая хитрость:** вращая педали в обратном направлении (т.е. как будто вы прокручиваете их назад во время езды), можно быстро закрутить их в шатун.

Одной из причин плохого переключения передач зачастую является изношенная цепь. Очень часто растянутая цепь быстро изнашивает звезды. Поэтому за цепью стоит постоянно следить и, при необходимости, сразу заменять. Для определения степени износа цепи существуют специальные инструменты, стоят они немного, но могут сохранить достаточно крупные суммы денег.

Ряд производителей комплектуют свои цепи быстросъемными замками, они в значительной степени облегчают замену. Если замка на цепи нет — следует воспользоваться выжимкой. Для подбора правильной длины цепи есть очень простой способ — цепь надевается на самую большую звездочку на кассете и на самую большую ведущую звезду, потом она выбирается до максимального натяжения, и к получившейся длине добавляется 2 звена.

Для того чтобы проверить правильность подбора цепи, достаточно переключиться на самую маленькую звезду на кассете, при этом положение лапки переключателя должна встать перпендикулярно полу. Для велосипедов, обладающих задней подвеской, при подборе длинны цепи, следует добавлять больше звеньев в зависимости от размеров хода подвески. В противном случае цепь может порваться при срабатывании подвески на полный ход.



Также время от времени следует менять и **кассету**, при обнаружении ее износа.

**Звезды в кассете могут значительно различаться по размерам** — следует обращать на этот параметр особое внимание, так как это может сильно изменить передаточные значения и в значительной степени повлиять на удобство использования велосипеда.

Для того чтобы снять кассету с задней втулки, вам потребуется специальный съемник.

**Стопорное кольцо кассеты откручивается против часовой стрелки.** Но вы всегда можете проверить себя, посмотрев надписи на нем. Для того чтобы кассета не вращалась вместе с барабаном, на нее накидывают хлыст и выкручивают стопорное кольцо (прочив часовой стрелки). После этого снять кассету не составляет никакого труда.

**При установке кассеты следует обратить внимание** на наличие более узкого выступа на корпусе барабана и соответствующего паза на самой кассете — это позволяет собрать кассету с правильным расположением зубцов звезд для точного и быстрого переключения.

После установки кассеты на барабан фиксирующее кольцо закручивается без использования хлыста.

Для замены покрышки или камеры на колесе необходимо полностью его спустить. После этого следует промять покрышку по периметру всего обода, чтобы она начала свободно болтаться на нем. Это позволит снять ее, в большинстве случаев не прибегая ни к каким инструментам. Для облегчения установки **новой** камеры или покрышки камеру следует слегка надуть и уже в таком состоянии вставить в покрышку.

**Маленькая хитрость:** если совместить ниппель камеры с надписью на самой покрышке, это облегчит его обнаружение, когда вам потребуется подкачать колесо.

**Перед тем как надеть покрышку с камерой** на обод, проверьте, совпадает ли направление вращения колеса с соответствующей отметкой на покрышке. В ряде случаев на одной покрышке может быть указано разное направление для установки на переднее и заднее колесо. Начинать установку покрышки следует с установки ниппеля, затем следует полностью забортировать одну сторону покрышки. Если вы не можете забортировать вторую сторону покрышки — немного спустите камеру. **Допустимое значение давления в покрышке указано на ее боковине.** Давление воздуха в покрышке может варьироваться в указанных рамках в зависимости от вашего веса, покрытия трассы и множества других условий. **Не бойтесь экспериментировать** — одна и та же покрышка может вести себя по-разному в одинаковых условиях в зависимости от давления в ней.



# Manuals

Каждый раз, когда вы меняете цепь, кассету или просто снимаете с велосипеда заднее колесо, следует проверять правильность настройки переключателя. Здесь мы расскажем, как поменять трос переключения и настроить переключатель. Сначала необходимо сбросить цепь на самую маленькую звездочку, просто пощелкав манеткой переключения. Для того чтобы снять трос переключения, необходимо шестигранником на 5 мм ослабить болт, фиксирующий его на переключателе.

На корпусе манетки переключения фигурной отверткой выкручивается заглушка, закрывающая трос переключения (на некоторых манетках требуется разобрать часть самого корпуса, предварительно ознакомьтесь с инструкцией). Затем извлеките сам трос.

На данный момент используется два вида тросов переключения — обычные стальные и стальные с тефлоновым покрытием. Если вы используете тросики с тефлоновым покрытием, следует обратить внимание, что покрытие часто стирается в местах выхода троса из оплетки. При установке троса в манетку все действия выполняются в обратном порядке.

После этого трос вставляется в оплетку. Предварительно в нее следует капнуть несколько капель масла — это облегчит скольжение троса и увеличит четкость переключения.

Проведя трос через оплетку, его следует зафиксировать на переключателе при помощи шестигранника на 5 мм. Если фиксировать трос, предварительно натянув его рукой, вы значительно облегчите дальнейшую настройку.

Если переключение на большие звезды запаздывает, следует увеличить натяжение троса, если запаздывает переключение на меньшие — наоборот ослабить. Для того чтобы изменить силу натяжения троса, следует воспользоваться регулировочным болтом на монетке или на переключателе (если он имеется).

Также следует обратить внимание на ограничивающие регулировочные болты на самом переключателе. Они не позволяют ему попасть в спицы и сбрасывать цепь с кассеты. Болтики имеют отметки L и H. Болт с пометкой L не позволяет переключателю попасть в спицы, а с пометкой H — скидывать цепь с самой маленькой звезды. Третий болт используется для регулирования зазора между верхним роликом переключателя и кассетой, который должен составлять около 5 мм. В большинстве случаев его трогать не приходится. После того, как вы настроили переключатель, укоротите тросик, оставив свободный конец длиной примерно в 5 см. Чтобы предотвратить его расплетание, на конце обжимается алюминиевый наконечник.



# Manuals

Часто происходит так, что дисковые тормоза начинают издавать посторонние звуки при вращении колеса. Первое, что следует сделать — проверить, не искривлен ли тормозной диск. Если тормозной ротор ровный, необходимо отцентровать непосредственно сам калипер тормоза. Для этого нужно ослабить крепящие его болты.

После этого вращайте колесо и постепенно зажимайте тормоз, таким образом он сам автоматически отцентруется относительно диска. Не отпуская ручку тормоза, закрутите болты. Но не следует закручивать их сразу до максимума, подкручивайте их постепенно.

После этого отпустите ручку тормоза и прокрутите колесо, чтобы убедиться, что колодки не касаются диска. Также калипер можно отцентровать и на глаз. Достаточно просто выставить калипер в таком положении, чтобы от колодок до ротора было равное расстояние с каждой стороны.

**Проверить наличие восьмерки на колесе довольно просто.** Для этого достаточно зафиксировать на небольшом расстоянии от него отвертку или шестигранник и прокрутить колесо. При наличии восьмерки вы увидите, как расстояние между ним и ободом сократится или увеличится — это и есть восьмерка. Для ее исправления вам понадобится спицевой ключ.

Если у вас есть станок для спицовки колес, он значительно облегчит эту процедуру. Если обод при вращении смещается в левую сторону — следует увеличивать натяжение спиц на правой стороне и уменьшать на левой (и наоборот — если смещается вправо). Для увеличения натяжения спиц ключ стоит вращать против движения часовой стрелки, а для уменьшения — наоборот.

**Если у вас нет станка для спицовки** — достаточно неподвижно зафиксировать линейку на раме или вилке велосипеда. Отметки на линейке позволят вам ориентироваться и наиболее точно выправить колесо.

**Для того чтобы при падении у вас не ломалось оборудование на руле,** не следует сильно его фиксировать, чтобы оно могло свободно проворачиваться. Если вы хотите сделать красивый байкчек своего железного коня, то следите за тем, чтобы все надписи на ободе камеры с одной стороны и совпадали с надписями на покрышках. А также чтобы надписи на шатунах читались без усилий.

**Ну и совсем маленький секрет:** если ваши колеса собраны по всем правилам — надпись на втулке легко читается через отверстие для камеры в ободе. Это делается для того, чтобы при фотографировании втулки на заднем фоне были легко различимы надписи на ободе. На прочность колеса это никак не влияет, но для иубайка это достаточно важный момент.



**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



**НАШИ БАЙКИ**

**FREERIDE**



**NS Bitch 07**

**Андрея Дунаева**



# НАШИ БАЙКИ



**История моего байка** началась с покупки Atom DX-1 в стоке, осенью 2006 года. Тогда я и понятия не имел о том, что такое байк для экстрима. При покупке ориентировался на дизайн. В первые увидел такую геометрию рамы, вместо классических круглых труб - квадратные, широкая резина, вилка с ходом 120мм и т.д. Сейчас, конечно, это уже кажется смешным и обычным, но тогда я относился к этому серьезно и с уважением, видимо из-за того, что не разбирался.

По мере приобретения, получения опыта от катания, этот стоковый байк начал превращаться в кастомный. Я начал менять запчасти, начиная с самых элементарных, таких как педали и грипсы, а потом пошло - поехало. Под замену попали колёса, трансмиссия, тормоза, вилка, а вскоре и рама.

Сначала у меня появилась возможность приобрести Atom DX Team 2006 года. Большая ошибка менять шило на мыло. Эта рама через 2 недели треснула. И пришлось искать другую. Долго решал что брать - раму из алюминия или хромомолибдена. Притом мне нужна была универсальная рама. И тут наткнулся на **NS Bitch 2007** года, которую очень расхваливали. Её и приобрёл, чем очень доволен.

Хоть она и весит 2.9 кг - это меня ни сколько не смущает. Вес для меня никогда не играл особой роли. Стоковую вилку с Atom DX1 я сначала заменил на эластомерную Manitou, после приобретения рамы NS Bitch я сменил её на **Marzocchi Drop Off IV** и прокатавшись достаточно долго, я приобрёл наконец-то **Rock Shox Pike 426**. Она была с серыми штанами и в стиль не очень вписывалась.

Это заставило меня перекрасить штаны в чёрный цвет. Ацентон для снятия краски, шкурка, пару дней кропотливой работы - и вот я уже сдаю вилку в перекраску.

Покрасили порошком, в чёрный гляцевый цвет. Наклейки - это святое, поэтому к чёрным штанам добавились и наклейки в стиль рамы. Родные сальники/пыльники сменил на фирму «Enduro». Всё это собрал и готово. Подводя итог могу сказать: заменой запчастей методом тыка я собрал байк своей мечты. Некоторые люди опробовавшие мой байк говорят что, он чудесный и всё очень классно, некоторые говорят что всё хорошо, но указывают, что нужно было бы изменить для полного «феншюя», которым и вовсе не нравится. Но собирал я его для себя, а не для них, поэтому тут - на вкус и цвет все фломастеры разные.



# НАШИ БАЙКИ



## **Описание:**

**рама:** NS Bitch (2007) Cr-Mo 4130

**вилка:** RS PIKE 426 U-Turn  
95-140mm

**обода:** Alex Rims Supra 4x

**пер.втулка:** DMR Revolver

**зад.втулка:** CHOSEN

**покрышки:** KENDA Nevegal

**система:** FSA Gravity Moto-X  
(звезда — e.13 104x34t G-Ring  
Silver + рокринг Truvativ)

**цепь:** Sram PC-850

**кассета:** Sram PG-850

**каретка:** Truvativ Giga Pipe Team DH

**успокоитель:** Truvativ Boxguide  
Team

**зад.перекл:** SRAM X.5

**манетка:** Sram X.5

**руль:** Truvativ Holzfeller

**вынос:** Truvativ Hussefelt

**рулевая колонка:** FSA The Pig DH  
PRO

**тормоза:** Avid Juicy 3

**седло:** DMR

**грипсы:** ODI crossXtrainer

# FREERIDE



Продукцию компании EFX регулярно используют:



Павел Аляхин  
"Вишневый"



Андрей Стрижак



Петр Андреев



Алексей Прошин



[www.efxrus.ru](http://www.efxrus.ru)  
[www.fmx.ru](http://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**

## СПИЦЫ SAPIM

Текст: Роман Лапшов

Спрос на качественные спицы в России достаточно консервативен. Как считалось 5 лет назад, что лучшие спицы DT SWISS Champion 2.0, и самое крепкое колесо именно на них, а любые баттированные спицы порвать легче, чем обычные - так и сейчас, когда мода на дубовое и неубиваемое железо прошла, собирают лёгкие колёса на жестких спицах.

**SAPIM**  
**RACE SPOKES**



# ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

**Почему это неправильно?** Как известно, при ударе чем дольше время соударения, тем ниже собственно сила, и зависимость эта линейная. То есть чем более упругий материал, тем меньшие нагрузки он испытывает при тех же внешних воздействиях (если брать именно удары, например приземление под углом, или наезд на камень). Понятно, что при статических нагрузках (тот же поворот) нагрузка будет одинаковой, но кто-то собирал на колесо «восьмёрки» просто поворачивая?

**В итоге при ударе жесткое колесо практически не меняет свою форму, и** немалую долю нагрузки приходится брать на себя ободу. В результате он мнётся, гнётся, теряет форму при не слишком высоких нагрузках. А гибкое позволяет всему ободу, практически не меняя своей формы, немного отклониться, и сила удара значительно падает.

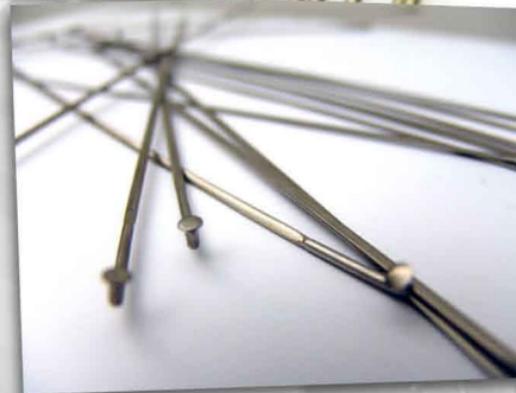
Также прочитав рекомендации Sapim и пообщавшись с людьми, умеющими собирать хорошие колёса, я выяснил одну интересную вещь: если спица рвётся где-то кроме места её изгиба непосредственно около крепления втулки, значит либо колесо было неправильно собрано, например перетянуты спицы, либо сломалась она не из-за нагрузок (например, если переключатель попал, или палку кто-то, по доброте душевной, вставил).

Также важно чтобы спицы не гнулись, заходя в ниппеля. Именно это приводит к поломке спиц около них.

**Теперь можно приступать непосредственно к обзору.** Начнём с самых простых, **Zinc** и **Leader**. Это простые спицы без баттирования. **Zinc** предназначены для самых простых колёс, и если нужно собрать простое недорогое колесо – это отличный выбор. **Leader** – это аналог DT Champ 2.0, крепкие жесткие спицы. **Сборщики** колёс говорят что на ощупь они не отличаются, и можно смело собирать на Sapim вместо любимых народом чемпионов.

В ассортименте Sapim есть даже более жесткие, чем **Leader**, спицы, и называются они соответствующе - **Strong**. Они имеют толщину 2.0мм на протяжении большей части длины, и 2.3мм около головки. Они рекомендованы для тандемов и жесткого использования (видимо, с даблвайдями и газзиками 3.0) . В общем для неверующих в гибкое колесо – милости просим.

Для тех же, кто понимает, что в гибкости сила, есть похожие спицы, уже с двойным баттингом, они 2.2мм у головки, 1.8 посередине и 2.0 у ниппелей, за счёт чего они гибкие но очень крепкие. Забавно, но только у этих спиц в рекомендациях стоят дисковые тормоза (хотя МТВ в рекомендациях у половины).

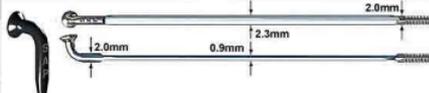


# ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

**Race** - чуть менее крепкие, но зато с толщиной около головки 2.0мм, за счёт чего они более универсальные: не во все втулки правильно встанет спицы 2.3мм. Поэтому именно эти спицы – разумный выбор: они крепкие, гибкие, и не имеют проблем с совместимостью.

**Laser** - ультралёгкие спицы, 279 г за 64 спицы длиной 260мм. Для сравнения, race весят 360 г, а Leader – 421 г. Как и у всех баттированных спиц, удельная прочность центральной части выше у более тонких, но тем не менее, эти спицы я бы не рекомендовал для сборки колёс для чего-либо жестче, чем трэйл или АМ (максимум – московский миниDH). Хотя для гоночного колеса неплохой вариант, если это отдельные колёса именно для гонок.

**Отдельным разделом идут аэродинамические спицы**, в основном каталоге они одни, но под заказ их делается порядка 10 видов, различной толщины и профиля, вплоть до аналогов Strong. Но в России есть только одни – CX-Ray. Это достаточно тонкие спицы, лёгкие, 278г, и по измерению производителя – самые живучие. Толщина у ниппеля и у головки составляет 2.0 мм, а центральная часть – овальная, 0.9мм x 2.2мм. Производитель рекомендует их для всего, вплоть до даунхилла и триала, но тут однозначного мнения нет, стоит или нет, уж слишком специфичный продукт.



Но например для колёс кросс-кантри это лучший выбор – лёгкие, гибкие (что вдвойне важно с лёгкими ободами) и потенциально меньшее сопротивление воздуху – что очень важно на скорости.

**Не стоит забывать про ниппеля:** у Sapim есть несколько полезных технологий. Во-первых, Polyaх: это полукруглая головка ниппеля, позволяющая ему лучше позиционироваться в ободе, обеспечивающая дополнительную подвижность при сборке. Она не даёт перегибаться спице при входе в ниппель.

**Также очень полезная вещь** – самофиксирующиеся ниппеля, они не раскрутятся сами. Ну и ещё одна фишка, уже просто прикольная – ниппеля, которые не торчат из обода вообще, то есть всё тело ниппеля находится внутри обода. В плане прочности оно конечно ничего не даст, но зато интересно выглядит.

Нужно отметить, что у Sapim есть несколько интересных руководств на тему сборки колёс, подборки спиц и т.п. В будущем - постараемся их перевести и выложить на сайт, интересный и полезный материал. Так что следите за новостями!



INTERVIEW

FREERIDE

5 МИНУТ С  
Гохой Ткаченко



**Привет, Гох! Расскажи пару слов о себе, как пришел в наш спорт, сколько уже катаешь?**

Здравствуй! В мир велосипедов я пришел довольно давно, году в 2005. Катал себе аккуратненько на ашанчике, прыгал в Царицино несколько кочек, не подозревая вообще о существовании такого спорта, как МТБ. Но все изменилось с тех пор, как я приехал на споты в Орехово! Я открыл для себя новый мир, втянулся в это дело. Хотя кататься продолжал на ашане, уровень пополз вверх и уже в 2008 году - я жег! И собственно с 2008 начал серьезно тренироваться.

**Ты очень разноплановый райдер и не придерживаешься какого-то одного стиля, это круто! Но все же, чему отдаешь предпочтение в большей степени?**

На счет предпочтения сказать трудно, но скорее всего это DH и 4X. В том году меня затянули дерты, плюс я уже стал гонять в парке. В общем ловлю адреналин везде!

**У тебя куча байков, причем все хардтэйлы! Почему? У тебя был ведь был подвес?**

Подвесов у меня было 2 - это ашан-стелс, который и терпел мои издевательства первые несколько лет и атом 567. Попробовал - прикольно, но не мое...

Душа лежит к хардтейлам, уж они мне нравятся, да и смысла не вижу гонять на подвесе в Москве.

**Твоя любимая рама DC Pitbull, почему? Что именно тебя так зацепило в этой модели?**

Выбор пал на нее по нескольким причинам: во первых она подходила под мой стиль катания, во вторых мне нравится как она выглядит, и в третьих - я не нашел ничего лучше. До недавнего времени "питбулей" у меня к стати было 5 рам, но выжила только одна! Недавно я открыл для себя Сантакруз шакал! На самом деле приглянулся мне он достаточно давно, но вот возможности купить небыло.

**Я думаю все заметили, что разговор пошел о железках и это здорово! Ты ведь отличный механик, расскажи как ты начал заниматься ремонтом, сборкой и модификацией велов, как тебя затянул этот процесс?**

С ремонтом была очень интересная история - катался я будучи школьником на новеньком Rock Machine Storm, как вдруг у меня перестали переключаться скоросты...





Пришлось самому залезть и посмотреть что случилось, во избежание получения "люлей" от мамы. С тех пор всегда все сам ковырял. Хотя в сервис тоже несколько раз обращался, когда не было инструмента. А когда пересел на нормальные велосипеды начал заниматься и модернизацией, чем обламываться!

**Любимые споты. Где, когда и в какое время года любишь катать?**

Я думаю ни для кого не секрет что в основном я катаю в Орехово. Там есть и 4x, и mDHI, и дерты, очень рекомендую. Люблю покачать в Ерино, на Поклонке, на Смолте, в этом году стал выбирать ся в парк под мостом на ВГ.

**Если говорить про соревнования, ты участвовал в минидш соревах по Москве и МО, а вот в 4x или дерт контексте есть желание принять участие?**

В соревнованиях я мало участвовал, потому что катал для себя, только в том году решил показать ся публике и сразу первое место на зимнем SummerKAT. В дерт-контекстах пока участвовать нет желания, потому что уровень не тот. Только если в будущем, когда выучу прикольные фишки. А вот в 4x с удовольствием попробовал бы свои силы!

**Есть ли такие люди, которых ты хотел бы поблагодарить за помощь и поддержку? Друзья, спонсоры, команда?**

Конечно есть! Меня всегда поддерживают члены команды ALL FOR ONE и редакция журнала Let's RIDE! А вот спонсорства пока что, к сожалению, не добился.

**Какие планы на лето 2011, какие фишки будешь учить, в каких соревах участвовать, какие новые темы покорять?**

Планов много, буду повышать уровень дерта и парка. Из фишек надо доучить флип, 360, вип, ну и мелочь всякую. А то за предыдущее лето до стабильности не довел. Насчет сорев - будет видно по мере их образования.

**И все таки душа мтб - это горы.**

**Есть ли желание поехать на чемпионат России по дх или 4x?**

Горы это конечно круто, но туда соваться мне еще рано. Да и подвеска нет.

**Ну и напоследок, скажи пару слов нашим читателям! Как стать "неубиваемым киборгом для Гоха Ткаченко"?**

Аааахахахахаха (злой смех). Секрет успеха в тренировках, развивайте силу воли и пуляйте все, что только видите. И не забывайте про защиту, здоровье - прежде всего!

**НАШИ БАЙКИ**

**FREERIDE**

**Лучший байк!**  
(по версии Roll All Day)

**Norco Sasquatch 07**

**Евгения Титовича**

\*Победу в рубрике обеспечило гипно-котэ



**Рама:** Norco Sasquatch 07r перекрашена в белый порошковой краской  
**Спицы:** DT Champion 2.0  
**Резина:** Kenda Nevegal 26"x2.5

**Колеса:**  
**Обод:** MTX 33  
**Втулка:** Hope Pro 2 Red 12мм ось  
**Спицы:** DT Champion 2.0  
**Резина:** Kenda Nevegal 26"x2.5

**Задний переключатель:** Sram x.9  
**Манетка:** Sram x.9  
**Цепь:** Sram 991 CrossStep  
**Кассета:** Sram 970  
**Каретка:** Howitzer Team  
**Система:** Truvativ Holzfeller  
**Педали:** Truvativ Holzfeller  
**Успоk:** Truvativ Boxguide Team  
**Подседел:** Truvativ XR  
**Руль:** Truvativ Holzfeller

**Ротора:** Hope Mono 6, перед 9", зад 8"  
**Вынос руля:** Truvativ Holzfeller  
**Рулевая:** Cane Creek Tank-hit  
**Тормоза:** Avid Code 5

**FREERIDE**



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](http://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**

# СОРЕВНОВАНИЯ

Фото: Юрий Блажко, Антон Медведев

# DOWNHILL



# ПОГРЯЗНЕНИЕ 2011

# SUMMERKAT



# СОРЕВНОВАНИЯ



**Погрязнение 2011** - именно под таким лозунгом прошел первый этап гонок серии SummerKAT 2011.

В качестве места проведения гонки была выбрана небезызвестная ореховская горнолыжка. Трассы подготавливали товарищи Бочанские, в лице отца и сына. В целом трассы получились интересные, но обе, большей частью, не существенно изменились с прошлого года. Обусловлено это было, в первую очередь, сложными по годными условиями. Зима в этом сезоне категорически не хотела покидать наши края и поэтому местами снег лежал до 20-х чисел апреля.

В день самой гонки трассы полностью оттаяли и после многократных спусков участников – превратились в сплошное месиво, что, безусловно, добавило сложности и адреналина при прохождении.

Лучше всех трассу удавалось пройти тем, кто ехал на относительно легких байках и поставил комплект злоющей грязевой резины.



На первой трассе, помимо грязевых луж и просто мокрой глины, образовался настоящий «басейн». Именно так участники окрестили участок трассы, проходящий через контруклон, ближе к концу трассы.

Чуть ниже поворота образовалась огромная лужа жидкой глины, в которой умудрялись не застрять буквально единицы.





Тяжелые подвесы вязли в грязи, и участникам приходилось пробегать (проползать) этот участок на своих двоих, таща на себе байк. Но все эти проблемы начинались где-то с середины обеих трасс.

Нужно отметить, что на 50% трассы просохли - это позволяло набрать при старте хорошую скорость.

**На второй трассе** так же не обошлось без уборок, участников заносило на грязевых спусках, многие «считали» деревья, уединяясь с природой. Сложности добавляли плоские повороты по размытой почве и узкие техничные участки между деревьев. В самом конце, у финиша, участников ждал мини-дроп и эпичная съезжалка в огромную лужу, прямо к палатке Red Bull.

Несмотря на партизанские условия, гонка прошла на отлично, участники остались довольны. Особенно обрадовали организаторы своей слаженной работой.

За отличный хронометраж - отдельное спасибо **Кириллу Патехину**, он стойко провел больше двух часов на сильном ветру – на самом верху спуска. Так же большое спасибо **Маше Клубнике**, за отличную организаторскую работу и стойкость к экстремальным погодным условиям, ну а спонсорам - за призы. А так же хотелось бы поблагодарить компанию **«Королевский тюлень»** - ребята привезли целую палатку и на протяжении всей гонки обеспечивали спортсменов горячей едой и чаем.

# DOWNHILL



# СОРЕВНОВАНИЯ



Привал желтой команды



Минус был один – не хватало музыки во время самого спуска, а так хотелось, но это уже лишние придирки.

Надо сказать, что наш журнал провел небольшой флешмоб, предлагая всем желающим зарегистрироваться за команду «Let's Ride», в итоге подавляющее большинство участников в категории Юниоры (и не только) доблестно защищали славное имя нашего журнала, за что им отдельное спасибо! Гонка прошла отлично, с нетерпением ждем следующего этапа!

## **Победители:**

### **Категория - Женщины**

1. Замалиева Виктория - DISCO
2. Бондарева Алла
3. Королева Полина

### **Категория - Мастера**

1. Прокаев Алексей - Alienbike
2. Куталов Кирилл
3. Озеров Денис

### **Категория - Юниоры**

1. Матюха Андрей - DISCO/Alienbike
2. Патрикеев Николай - Sportresort/Velomania.ru
3. Багров Никита - Let's RIDE

### **Категория - Любители**

1. Шункин Павел - all for one
2. Сафин Дамир - Demo-club/Let's RIDE
3. Непочатый Антон - Let's RIDE

### **Категория - Элита**

1. Шилин Игорь - КАНТ/Univega
2. Замалиев Тимур - DISCO
3. Бочанский Евгений - Velomania.ru

# SPOT - Erino Bike Park

Текст: Данила Панов



## *От редактора:*

“Этой статьей мы открываем целую серию обзоров, посвященных спотам, расположенным на территории нашей страны. Но начать мы решили “поближе к дому” редакции и обратили свое внимание на стремительно развивающийся спот - Ерино. На данный момент это место можно смело назвать настоящим байк-парком. Здесь проложено множество разнообразных трасс, с несколькими вариантами финишных траекторий. Местные ребята проделали огромную работу по строительству и развитию парка, а главное - они не собираются останавливаться на достигнутом и постоянно совершенствуют существующие трассы, и строят новые!”

## Welcome to Erino!

Московская область, Подольск, поселок Ерино.

Местность в Ерино имеет достаточно разнообразный рельеф и поэтому здесь расположены как простые, так и достаточно сложные трассы. На данный момент имеется около десяти трасс и несколько различных концовок каждой из них...



# SPOT - Erino Bike Park

«**Лисы**», например, имеют достаточно сложные концовки с камнями, сыпучей землёй, бревнами (рассчитаны на тех, кто имеет хотя бы какую-то технику катания, но если вы не уверены в своих силах, то попытаться доехать до конца не стоит);

«**Ручеек**» - достаточно простая трасса, состоящая из контр-уклонов и кикеров, очень скоростная, здесь хорошо тренировать технику прохождения поворотов (интересна как начинающим райдерам, так и имеющим достаточно большой стаж катания);

На трассе «**Корешки**» присутствует пролёточка через тропинку, контр-уклоны, корни - достаточно интересный и сложный участок, после секции корней следует трамплин на косой склон (трасса не для каждого, но проехать её можно);



«**Техничка**» рассчитана, в основном, на усовершенствование техники катания;

«**Белочка**» состоит из шора, секции пролетов, трансфера и двух концовок (шикарная трасса для любителей полетать и поделаться какие-нибудь фишки);

«**Памп**» состоит из пролетки, после которой начинается техничный и скоростной памп, под конец коего есть два варианта (данная трасса проезжаема для каждого, но около трансфера, на всякий случай, есть просто спуск вниз):

- а) повернуть налево, затем последует контр-уклон, затем небольшой шор, кочки из бревен, а под конец - резкая съезжалка из бревен (с виду сложная, но при езде всё намного легче);
- б) поехать прямо - в овраг, выезд прямо из которого ведёт на дроп, а по проезде по контр-уклону - на трансфер;



# SPOT - Erino Bike Park



«Зайцы» состоит из секции пампа, который виляет между деревьев и под конец резко уходит в овраг, далее идёт по крутому склону над ручьем на противоположный склон, а по нему - на пролёт через ручей (до спуска проезжаема для каждого, на спуске нужно отпустить тормоза и вовремя повернуть);

«Пляжная» - самая «старшая» среди этих трасс. Одна из первых на этом споте: контр-уклоны, трансферы, кикеры, в конце отличный спуск с пролёткой через ручей.

В этом сезоне в парке Ерино планируется построить еще множество трасс!

#### Например:

Трасса «Зайцы» будет иметь 3 варианта спусков (добавится бигэйр через ручей);

Рядом с трассой «Корешки» будет трасса «Камушки».

У левой трассы серии «Лисы» будет 2 концовки, а у правой – три.

В ближайшее время появится трасса для эндуро : 3 варианта спуска, подъем (интересная и быстрая трасса: на спуске можно почти не крутить, а вот на подъеме придётся педалировать).

## Майский SR\_SUNTOUR контеcт!

В разгар весенних майских деньков организация "Королевский Тюлень" проведет соревнования сразу по трем дисциплинам, в зачет 2-го этапа summerKAT. Главным спонсором мероприятия является компания SR\_SUNTOUR.

В программу будут включены: Cross-Country, mini DH и Slopestyle!

Трасса XC будет максимально интересной и со специально подготовленными сложными участками. (Зарубежные спонсоры непосредственно выдвинули требования по трассам, особенно по кросс-кантри, поэтому они будут приближены в некоторых участках к европейскому уровню.) В mDHи будут две абсолютно разные трассы, каждый участник должен будет показать результат на обеих. Трассы планируются разнообразными, с большим количеством прыжков, трансферов и конструкторов, так что готовьтесь! Для тех, кто не может преодолевать сложные элементы трассы, будут объезды или столы для большей безопасности. Главная изюминка — это Slopestyle, да-да, именно Slopestyle со степ-апами и степ-даунами, а не просто дерт! Трасса будет сложная, амплитудная и, как следствие, максимально зрелищная! Будут квалификация и финал. Положение по соревнованиям будут обнародованы ближе к непосредственной дате мероприятия.

Для спонсоров и желающих помочь нам пишите ваши предложения на [formula-extrima@ Rambler.ru](mailto:formula-extrima@ Rambler.ru), мы их рассмотрим и в любом случае дадим ответ.

Просим всех, кто имеет возможность, разослать эту информацию — это сделать и выложить в любых источниках СМИ, мы будем не только благодарны, но и пропишем названия в следующем более подробном анонсе те порталы, где будет наша информация.

Организаторы: Спортивно-технический клуб "Королевский Тюлень"

Генеральные спонсоры: SR\_Suntour, Горнолыжный комплекс "Кант"

При поддержке: [velomania.ru](http://velomania.ru), [lets-ride.ru](http://lets-ride.ru)

# СОРЕВНОВАНИЯ



# Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU МАЙ  
№4

Фото - Антон Медведев

## Ежемесячный журнал №4 Май 2011

### РЕДАКЦИЯ

Редактирование, дизайн, вёрстка  
Даниил Кондрушин

Тех. редактор  
Роман Лапшов

Работа с иностранными партнёрами  
Алексей Фёдоров

Над номером работали  
Алексей Абдалов, Анзор Шухов, Данила Панов,  
Гоха Ткаченко, Александр Ильяшик, Андрей Дунаев,

Фотографы  
Юрий Блажко, Антон Медведев,  
Павел Фетисов, Евгений Старостин

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

Обложка: фото - Юрий Блажко,  
райдер - Виктория Замалиева

Переводчик  
Екатерина Фисанова

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

