

Let's RIDE

Online Mountain Bike Magazine

«Кубок 7-ми ветров»
рассказывает Мария Сотова

OUR FRIENDS
Demo & BigHit Club



EVENTS

SummerKAT 2-й этап,
DH в Нижнем Тагиле - «Голый камень»

BIKE TEST

Kona Cadabra, SR_SUNTOUR vBOXX

INTERVIEW SPECIAL

Team RACE STAR - самые быстрые в России

FASHION

Супер-легкие шлемы для DH и Enduro

ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ
MANITOU MINUTE
manitou

Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU ИЮНЬ
№5
Photo by creepshow

Содержание:

NEWS

Новинки индустрии - vBOXX

FASHION

Шлем Kali Savara, URGE Endur-o-Matic

BIKE Test

Kona Abra Cadabra 2011

Interview Special

Team RACE STAR - самые быстрые в России

Обзоры от Анзора

Eclat Surge, Schwalbe Muddy Mary

Соревнования

SR_SUNTOUR - 2-й этап SummerKAT

ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

Минуту о MINUTE

Interview

Александр Караваев

Соревнования

«Кубок 7-ми ветров»

Interview girls

Алёна Куркова

Наши друзья

Specialized Demo & BigHit Club

Соревнования

ДН в Нижнем Тагиле - «Голый камень»



От редактора

Ну вот, в каком-то смысле, у нас юбилей! Это уже **5-й номер** нашего журнала и мы не собираемся останавливаться на достигнутом!

Многое уже сделано, многое предстоит сделать - проект постоянно развивается, внимание читателей растет. И теперь на спотах, даже незнакомые райдеры, встречают нас вопросами «*Что будет в новом номере? Когда следующий выпуск?!*».

Нам очень приятно, что вы пристально следите за развитием журнала, принимаете непосредственное участие в его создании и оказываете всяческую помощь и поддержку, спасибо вам! Мы рады работать для вас и обещаем - наш журнал станет еще лучше, интереснее и красочнее!

Редакция журнала.



VELOXORUM

социальная сеть для любителей велоспорта

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

WWW.VELOXORUM.RU

Обзор SunTour vBOXX

Будущее рядом и вот оно у нас в руках! «Тяжелый, упрямый оселек» и усердный рабочий, трудяга, как муравей покажет себя и займет свою нишу в маунтин байке!

Приветствую тебя, дорогой любитель горного велосипеда! В этом номере я расскажу вам о Байке с планетарной коробкой передач под названием «V-Box». Правда, нам достался экземпляр 2010 года и, как нам сказал производитель после того, как мы протестируем этот агрегат, нам выдадут такой же аппарат только с коробкой 2012 года!

Этот замечательный аппарат с виду вызывает уважение и зависть, так как выглядит он совершенно необычно, он «бросается в глаза» и это — факт. Его внешность действительно интересна, ничего лишнего только висючая «штука» снизу четко по центру.

Этот велосипед предназначен для фрирайда, но мы его решили

протестировать на полную и даже почувствовали на нем в гонке.

Ну, а теперь перейдем от слов к делу. Несмотря на то, что на аппарате не висит лишних компонентов в виде кассет и переключателей (что, конечно, приятно — ведь теперь и об камень нечего снести, да и в грязи с высокой травой негде завестись), он имеет излишний «жирок». Что очень понравилось. Цепь вообще не болтается и больше нет неприятного «кляцканья» об перья — ведь на нем цепь натягивается точно так же, как на аппаратах для стрит-индустрии. Он имеет параллельные дропауты, которые спокойно ее натягивают и ничего лишнего.

Наш тестовый велосипед был создан так, как будто бы его создавали для жестких



дропов: ободы — DoubleWide и другие брутальные детали так и напрашивались их проверить в действие, только вот амортизаторы и вилка были воздушными. Это было странно — неверно, производитель пытался уменьшить и без того лишний вес. Но вот это как раз оказалось большим заблуждением, так как эта подвеска работала просто супер! Да и вообще, если говорить о подвеске, то изначально нам выдали байк с недокачанным амортизатором и вилкой, но потом объяснили, что на нем уже гонял парень, который весил 65 кг. Конечно, ему этого хватало, но нам этого показалось мало и мы его подкачали и — шок! — все встало на свои места, все работает как надо! Надо отметить, что вилка фирмы SR SUNTOUR DUROLUX RCA 20QLC 1.5 штоком и ходом вилки в 180 мм, которая идет в стоке с рамой работала просто отлично.

Не помню ни одного момента, где бы она не выполнила свою функцию.

Этот велосипед очень хорошо ведет себя в полете, так как весь его вес расположен четко по центру — это придает ему очень хороший баланс: любые кикауты и мотыльки выполняются с легкостью и без труда. Данный аппарат имеет большой минус в весе — нам достался байк, который весил 23 кг! Но его реальный вес примерно 20–21 кг. Человек, который собирал его, постарался. Я не нашел практически ни одного легкого компонента, который на нем стоял.

Даже камеры в него поставили не просто DH, но более редкие и очень толстые, которые весят, как перышко! У нас даже сложилось впечатление, что на них можно просто кататься без покрышек.

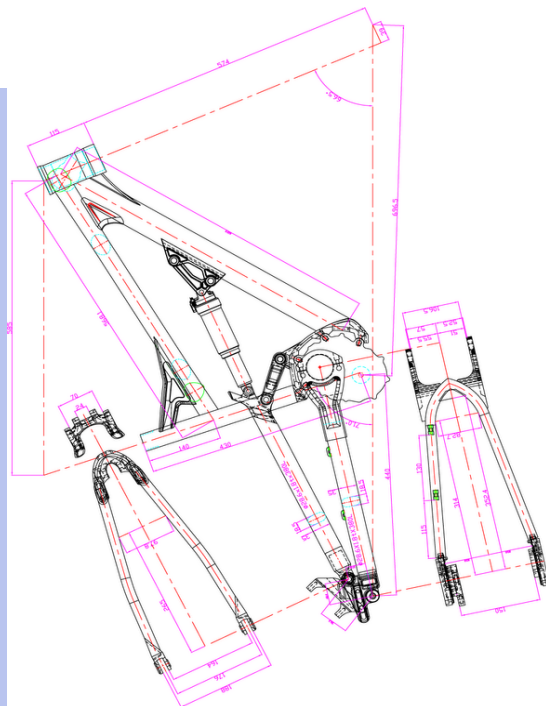


Данный велосипед внушает доверие. Его будет сложно сломать — все швы сделаны на ура.

Когда его берешь, то понимаешь, насколько высоко расположена каретка.

Из-за достаточно длинных шатунов, идущих в сток, в момент кручения педалей на техничных участках с корнями можно задевать кочки. Но, по большому счету, на всяких долбешках не крутят педали — это не является минусом, просто нам хотелось к чему-нибудь придраться, так как ведет он себя с таким световым просветом просто отлично! Он достаточно вертикальный и в то же время стабилен на скоростных участках. В этом плане с ним все очень хорошо — он действительно выполняет все, что нужно и ведет себя как усердный работающий муравей, который несет вес больше себя во много раз и выполняет свои функции.

Да и покатав фрирайд, попрыгав пару дропов, он ведет себя очень приятно. Но помимо веса, с которым не каждый смирится, у него есть более большой минус, а именно грипшифт! Эта крутящаяся монетка просто убивает наповал. Если держать руку на монетке, то в момент техничных участков можно ее случайно переключить или попасть между передачами, особенно на секциях, где есть «долбешка», то есть в местах, где от гонщика требуется максимум маневренности и вся ловкость в управлении данного спортивного агрегата.



Плюс — в переключателе 2010 года: щелчки почти не чувствуются и с легкостью можно и самому поставить передачу, так сказать «на нейтралку», где при кручении педалей вообще ничего не происходит и ты начинаешь крутить педали в холостую, а это не очень приятно, особенно там, где надо набрать скорость, тем более на соревновании.

Да кстати, тот аппарат, который нам выдали, был с большой звездой сзади, что просто было нелепо, так как из девяти скоростей самые легкие становились совершенно неактуальными. Например, крутя педали на самой легкой передаче можно ехать не быстрее неспешно идущего человека, но если заменить звезду, то передачи будут просто отлично сбалансированы. Японская компания, создавая V-Vox, знала, что делает. Только им, наверное, еще не хватает опыта — ведь они новаторы именно в такой системе планетарной коробки передач. Так что им есть над чем поработать и мы напишем, что же за изменения произошли с V-Vox 2012 года. Да вы не ослышались — нам дали новинку, которой еще нет в продаже. Так, что у нас месяц на тестирование нового доработанного аппарата. И все же за такой системой — будущее.

В общем, вердикт таков:

— этот аппарат подходит для фрирайда, особенно там, где не надо ехать на время;

— рама могла бы подойти и для гонок, но вот грипшифт может подвести в самый ненужный момент, а в запале съезда, где у «ездюка» играет во всю «азарт»



и выплескивается адреналин ситуация может выйти из-под контроля, а это достаточно опасно;

— «лишний жир» не даст быть достаточно быстрым и вертким, но что касается всего остального, велосипед работает отлично;

— хорошо работающая подвеска и удобно настраиваемая натяжка цепи;

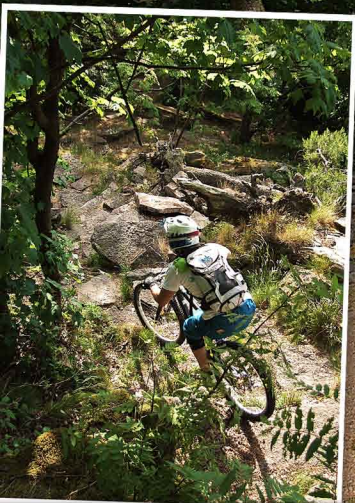
— больше нет шансов снести переключатель об камень, ведь теперь все аккуратно убрано в коробку, да и сама рама внушает полное доверие.

Так, что ждите второй части данной статьи, которая выйдет в следующем номере, и мы с вами вместе подведем итог данной конструкции. 2010 год показал, что эта продукция очень «сырая», но все же имеет право на существование, правда, пока только для любителей оригинальности. Что же изменит производитель? Этот вопрос будоражит нас.

FASHION

Текст и перевод: Алексей Фёдоров

Kali «Savara»



В поисках нового шлема я наткнулся на модель 2011 года от производителя **Kali Protectives**, из ассортимента мной была выбрана модель "**Savara**".

В первую очередь этот шлем привлек меня внешним видом, хотя это дело вкуса, но поскольку я не сторонник "пёстрых" нарядов, то дизайн шлема как раз в моей вкусе. Довольно простой и без излишеств, он сразу очень понравился и отлично сочетается с моей одеждой для катания.

Помимо этого обрадовал и вес шлема - всего **890 грамм**, при размере L, а цена была просто потрясающей **89,90€** (а на www.bikepartsonline.de – его можно приобрести за **81,95€**).





ru Velomania.ru Veloman

Velomania.ru Velomania.ru Vel

ru Velomania.ru Veloman

Velomania.ru Velomania.ru Vel

FASHION

URGE Endur-o-Matic



Французский производитель защиты **URGE** известен всему миру в первую очередь своими супер-легкими шлемами для mtb. В России определенной популярностью уже пользуются фуллфэйсы этого бренда. Однако помимо фуликов в модельный ряд **URGE** входят и каски, как обычные котелки для дерта, так и инновационные модели, совмещающие в себе прочность и надежность котелка с легкостью «кепки» для XC. И, если до бавить конкретики, в данной статье речь пойдет о модели **Endur-o-matic**.



FASHION

URGE Endur-o-Matic

www.mtbshop.ru



Какого же назначения данного шлема?

Оно напрямую связано с его названием – эндуро, т.е. фактически это универсал, подходящий, как для гонок XC, так и для техничного катания по синглтрекам в лесу, горах и даже прыжков.

Что мы имеем на выходе? Отличная каска с совершенно нестандартным дизайном, а главное уровнем защиты дертового котелка, при этом безоговорочно подкупает вес шлема – **всего 320 грамм!**

Вывод – если вы в основном катаетесь не жестко, технично, но иногда душа просит экстрима, **Endur-o-matic** – ваш выбор, шлем идеально подходит для повседневного катания и обеспечит должный уровень защиты самой ценной части тела. К тому же совершенно не важно какому стилю вы отдаете предпочтение, ведь отличный дизайн шлема сочетается с любой формой одежды.





Тест байка Кона Абра Садабра 2011

Текст:

**Михаил
Василенко**



В этом году моим основным байком стал довольно интересный для меня аппарат — энджурик Kona со вторым поколением системы Magic Link. В Москве я успел покататься на нем буквально неделю, было много впечатлений, но обзор было решено написать после поездки в Алушту, где байку предстояло карабкаться в горы по полтора часа, ехать SuperD и полноценные даунхилльные трассы. По ходу пребывания там очень многие байкеры интересовались системой подвески и самим аппаратом в целом, поэтому постараюсь ответить на большинство вопросов.

Байк для своей стоимости в 112 тысяч рублей оказался собран очень сильно. Не поймите неправильно, но инфляция берет свое и топовые байки стоят уже каких-то невероятных денег, перешагивая

за цену в 150 тысяч. Я больше фанат рабочих лошадок, но тут устоять не смог. Из всего комплита за эти деньги больше всего удивили колеса с пафосными втулками Easton. Когда их анонс впервые появился на twentysix — был уверен, что у меня они никогда стоять не будут, потому что за дороге втулки переплчивать не привык. На этом же байке узнал о их наличии уже по факту и был очень приятно удивлен. Байк относится к категории с ходом 150-160мм, что можно назвать АМ или Эндуро. Настоящие фанаты и отдельные бренды разделяют эти понятия, относю к АМ более легкое, кантри-ориентированное катание в горах. К Эндуро же относит в большей степени катание в тех же горах, но с подъемником, где уклон катания явно направлен вниз, а байк должен



выдерживать посещение даунхилльных трасс. Данный байк в стоке является чем-то средним между этими двумя направлениями. Об этом говорит угол рулевой, ширина руля, длина выноса и три звезды в базе. На этот байк можно посмотреть ниже. Мой вариант обзавелся успокоителем, регулируемым подседельным штырем, широким рулем и коротким выносом.

Дополнительное отличие ему придает и большая ростовка. У некоторых знакомых были сомнения в том, что такие изменения в байке позволят ему выйти на даунхилльные трассы, а также закрадывались сомнения по части торсионной жесткости спереди и сзади. Отдельным вопросом была вилка Fox и 32мм ногами и 15-мм осью. Проверкой

всех этих соображений я поспешил заняться ещё в Москве. Живые тесты на miniDH-трассах в Орехово показали, что у подвески очень хорошая жесткость (Зверек свидетель), вилка Fox также порадовала при проверке на скручивание. С изменениями в комплите и 0.5см кольцом под выносом байк стал очень хорошо выдерживаться. Надо отметить, что руль я при этом поставил Answer со средним подъемом.

Дизайн — вопрос на любителя, здесь каждый решит все для себя сам. Понравилась многие мелкие детали, которыми, правда, на современных байках уже не всякого удивишь.

Очень приятно удивил успокоитель Strait-line. После поста на тему любви



к монументальным железкам вроде техники Nore, я решил, что этот успокоитель я просто обязан купить. Продвигается он слоганами о том, что является очень тихим, но эти утверждения врезались в моей голове в стену непонимания. Как успокоитель, цепь в котором непрерывно трется о пластик, может быть тихим? После установки и проверки удивление только усилилось — он действительно оказался тихим, причем выиграл в этом параметре у находящегося в отличном состоянии 13 LG1+ с новым роликом. В успокоителе используется какой-то волшебный пластик, по которому цепь проезжает очень тихо. Бонусом является то, что даже минимального сопротивления от иногда загрязняющегося ролика здесь нет. + радующий любителя таких железок вид и хороший вес.

В общем остался очень доволен. Итак, ближе к делу. Гвоздем тестов байка стала Алушта, где предстояло крутить вверх, ускоряться вниз и прыгать, прыгать, прыгать. С камней, корней, кочек и обычных вылетов. Обязательным элементом программы SuperD стал пункт «валилово по камням». В общем тест отличный и главное, на что предстояло обратить внимание — на работу подвески. Сама система работает очень просто — нажатие на педаль через цепь притягивает вперед заднее колесо. Ось заднего колеса передает это усилие нижнему перу, а оно давит вперед на вертикальный черный линк. Линк соединен с дополнительной пружинкой и не дает ей сбрасывать. Таким образом при появлении нагрузки на цепь блокируется дополнительный амортизатор — фишка системы Magic Link.



То есть понятно буквально на пальцах — основной амортизатор отвечает за 100мм хода, отскок и демпфирование. Нижний амортизатор обеспечивает дополнительные 60мм хода в случае, когда не происходит серьезного педалирования. На практике если вы встанете на педали и попытаете понажимать на байк, то почувствуете равномерные 160мм хода сзади. Нижний амортизатор будет включаться не после полного срабатывания верхнего, а одновременно, поэтому сэт настраивается как обычно — по резиновому кольцу на воздушном аморте. Для жесткого катания я выставил его на 20-25%, производитель рекомендует 25-30%.

Дополнительный амортизатор имеет пару настроек:

1. Прелоад
2. Прогрессивность работы.

Первая настройка регулируется черным кольцом аналогично обычным пружинным амортизаторам. В сток он у меня был сильно закручен и я его значительно раскрутил. Вторая настройка — изменение положения переднего крепления амортизатора. В сток амортизатор установлен в нижнюю дырку, что означает более легкое катание, и линейную работу амортизатора. Верхнее положение означает более прогрессивную работу, нацеленную на лучшее сопротивление пробиванию. После 4х дней в горах я переставил амортизатор в верхнее положение и раскрутил прелоад, после чего его



поведение значительно улучшилось, а сам нижний амортизатор стал включаться в работу совсем плавно и незаметно. В общем очень рекомендую владельцам кадабры использовать это положение.

Как всё это работает на практике. При езде стоя (в гору/ускорениях) у байка работают честные 100мм хода, по ощущениям нижний амортизатор совсем не включается в работу. Сужу об этом исходя из того, что до этого у меня был байк Mongoose Nugget как раз с 100мм хода сзади и таким же амортизатором. Проверить это можно и при байке, стоящем на месте — достаточно при зажатых тормозах нажать на переднюю педаль. У байка сработает подвеска, но нижний амортизатор останется без движения.

При езде сидя нельзя сказать, что в подвеске остается 100мм, здесь натяжение цепи уже, видимо, не настолько большое, и отдельные удары о камни могут заставить подвеску сработать с помощью обоих амортизаторов. Получается, что фактический ход в этом случае будет где-то в диапазоне 100-160 и будет зависеть от интенсивности педалирования. При езде стоя без педалирования (накатом вниз) у байка, опять же, честные 160мм, он становится ощутимо более мягким сзади.

Картина получается шоколадной, но мои убеждения не позволят назвать какой-либо байк идеальным, у всех есть свои недостатки. И, конечно, стоит о них сказать. Во-первых, мне не понравилась работа дополнительного амортизатора при



его установке в нижнее положение. При нем он включался в работу не сразу, а после определенного процента хода. Образовывалась небольшая ступенька в мягкости подвески, которая меня не устраивала. Оказалось, что верхнее положение дополнительного амортизатора этот вопрос сняло. Но если вы предпочитаете очень легкий олл-маунтин, вам может понадобится нижнее положение пружинки и тогда вам придется смириться с этой спецификой. Во-вторых, не всегда нужен байк, который разогоняется со 100мм сзади и оказывается со 160мм без педалирования. В качестве примера можно привести памп-трек, где педалирования нет, а ход нужен небольшой. Можно придумать и другой пример — хардкорный даунхилл по трассам, где надо вкручивать по значительным неровностям.

Впрочем, это выходит за основные цели байка, поэтому можно сказать, что для эндуро и универсального катания с выездами в горы подвеска работает очень хорошо. Весь байк отлично выдержал и SuperD, и полноценный даунхилл. В том числе нет никаких претензий к вилке — она отлично все выдержала, в чем можно убедиться в чекстам-видео с SuperD.

В ближайшее время постараюсь выложить и чекстам заезда по даунхилльной трассе Ай-йори. Это катание состоялось в день даунхилла Алушты кап 8-го мая и привело к отекушему (как надо) пальцу — все от старания снять по возможности более динамичное видео! Получилось с падением в камни, будет органичное дополнение к этому тесту байка.

Фотографии:
Вадим Казанцев, Никита Макав

Оригинал:
<http://twentysix.ru/blog/complete/102220.html>

Team Racestar



Привет, расскажи, как пришла сама идея создания гоночной команды?

Даже не могу вспомнить. Видимо, одновременно с идеей покупки большой машины и появлением желания ездить на крупные соревнования.

Помимо организации, какую роль ты сейчас играешь в составе Team RACESTAR?

В первую очередь, роль гонщика. Ну и роль водителя, почему-то)

Состав команды? По каким критериям отбирались гонщики?

Наши гонщики: Саша Жирнова, Илья Богачев и Валек Попов. Это люди, которых я давно знаю и которые являются, на мой взгляд, самыми перспективными гонщиками в скоростном спуске.

Не могу сказать, что у нас был какой-то отбор гонщиков: в России очень мало людей, которые хотят заниматься скоростным спуском как спортом. У многих, кому я предлагал за нас гоняться, в итоге не оказывалось достаточного количества свободного времени.

Саша Жирнова - ее сильные и слабые стороны, какие перспективы у нее на твой взгляд?

Сильные стороны в хорошей скорости и физподготовке, слабые стороны – постоянные падения на больших ходах. Перспективы: если перестанет падать то в России конкурентов не останется быстро, в Европе пока трудно сказать, уровень очень разный.



Регламент тренировок - поделитесь секретом, как тренируется команда? Как часто и где оттачиваете навыки езды?

Техника в даунхиле - это всегда тренировки в горах. А на домашних трассах можно тренировать выносливость и отрабатывать базовые элементы вроде трамплинов и контруклонов. Несмотря на то, что гонщики проводят больше половины сезона в горах, все равно нахватает именно горной техники и выносливости.

Помимо даунхилла в каких соревнованиях вы собираетесь принять участие?

На самом деле практически ни в каких. В российских фокроссовых соревнованиях будем обязательно участвовать, возможно, во фрирайдных контестах в Европе, в горах.

На какие гонки планируете выезжать в ближайшее время?

С середины июня начинаются европейские гонки, у нас 4 или 5 выездов в Европу и 2 статусные российские гонки на Урале. В Европе в планах чемпионат мира, 2 кубка мира и несколько гонок серии IXS в Италии и Чехии.

Расскажите подробнее про ваши планы на чемпионате мира, где будет гонка и как вы сотрудничаете с ФВСР в этом вопросе?

Гонка в Швейцарии, в знаменитом Champrety. Очень сложная и очень интересная трасса. ФВСР в этом году превзошла все ожидания и зарегистрировала нас на чемпионат мира официально как сборную РФ. Теперь у сборной команды по всем дисциплинам включая кросс-кантри будет командная зона в закрытом парке и полная техническая поддержка от нашей команды.

Кто спонсирует команду в этом сезоне?

Российский дистрибьютор SRAM, Truvativ, Avid, RockShox и Maxxis – компания Slopestyle Group. Fox и Birzman Tools предоставляют экипировку и инструменты. Кроме того, нас спонсируют еще три интернет-ресурса: Actioncams.ru, Twentysix.ru и питерский магазин Alienbike.ru.

Буквально на днях у нас появился новый крупный спонсор – компания Specialized! В этом сезоне гонщики команды будут выступать на Specialized Demo 8 2011.

Следующая гонка команды:

Игора Bike Jam в Питере 11-12 июня. Следите за новостями: Racestar.ru



Обзоры от Анзора



На календаре уже июнь, а это значит, что новый сезон начался и набирает обороты.

Впереди нас ждет множество различных соревнований и дни, проведенные за катанием в свое удовольствие.

Кто-то откаатает на старом, проверенном железе, а кто-то позаботится о покупке нового. В этой статье я постараюсь чуть раздвинуть горизонт непознанного и познакомить вас со столь непривычными, для большинства, компонентами.

éclat™



éclat™

Eclat Alu Surge

Eclat - бренд специализирующийся на производстве BMX компонентов.

Большинство BMX брендов давно перешло на производство педалей из пластика и тем интереснее становится модель **Alu Surge**.

Педали выфрезерованы из **6061 алюминия** и вращаются на оси из хром молибдена. Заявленный производителем **вес пары 423 грамма**, тестовый образец весит **418 грамм** - мелочь, а душу греет.

Платформа имеет большую площадь, при этом сделана максимально низкой. Рамка прямоугольной формы без прогиба в средней части. Восемь 2 мм шипов расположены по периметру педали с каждой стороны. Для установки предусмотрено два варианта - 6 мм шестигранник и ключ на 17.

В угоду снижению веса в конструкции данных педалей пожертвовали подшипниками - место одного из них занял подшипник скольжения, а второй сделан максимально маленьким. Педали комплектуются запасными шипами, набором нейлоновых втулок скольжения и заглушками для оси. Вопреки ожиданиям великолепно показали себя во время катания в грязь - не возникло никаких проблем с удержанием ноги на платформе, рамки стойко выдержали встречу с камнями, а шипы оказались очень сложно вырвать из корпуса. Единственным недостатком стала невысокая влагозащитенность втулок скольжения - после катания в дождь внутрь попала вода и на следующий день, после того как она высохла, раздавался скрип при вращении. В дальнейшем из-за этого потребуются более частое обслуживание педалей.



Полный комплект Eclat Surge



HWAALBE

Schwalbe Muddy Mary

За **Schwalbe** закрепились слава производителя дорогих покрышек и из-за этого доступно не так много информации о том, как катят те или иные модели.

На тест мне попала пара покрышек модели **Muddy Mary** размера **26 x 2,35** в версии **Performance**.

Данный вариант является самым дешевым решением, среди существующих для этой модели и отличается от остальных наличием стального корда и фирменного жесткого компаунда с маркировкой **ORC** (Offroad-Racing-Compound).

Покрышка рассчитана на активное катание - идеально подойдет для тренировок на трассах с мягким грунтом. Шесть рядов широко расставленных шипов хорошо очищают от грязи и создают надежное сцепление с поверхностью.

Не смотря на то, что боковые стенки довольно тонкие и мягкие, будучи накачанной до минимального рекомендованного давления, покрышка не подворачивается при резких поворотах и сохраняет свое положение на ободке.

Проблемы со сцеплением появляются на влажных трассах, изобилующих корнями и мокрыми камнями, **ORC компаунд** оказывается слишком жестким для данных условий и часто теряет сцепление, восстанавливаясь уже на участках с более мягкой поверхностью. Для устранения этой неприятности **Muddy Mary** можно "протюнинговать", разрезав парные шипы в центральной части протектора, соединенные перемычкой, и за счет этого увеличить устойчивость в поворотах. К минусам так же стоит отнести вес- **980 грамм**, но с другой стороны младшие модели в линейке никогда не показывают выдающихся результатов по данному пункту



СОРЕВНОВАНИЯ

Photo by: Creepshow, Алексей Иванов

DOWNHILL

SURVIVAL TOUR

НАСТОЯЩИЙ DOWNHILL

2-й этап

SUMMERKAT



СОРЕВНОВАНИЯ



Жесть - как она есть!

29 мая на горнолыжном склоне «Родина», расположенном в **Подрезково** (Химки), прошла гонка, организованная компанией «**Королевский тюлень**». Генеральным спонсором мероприятия являлась компания **SR_Suntour**, призы были предоставлены компанией **Velobox**. Гонка проводилась в двух дисциплинах – **cross-country** и **mini downhill**. Нужно отметить, что результаты заездов в дисциплине даунхилла шли в зачет второго этапа гонок серии **SummerKAT**.

Гонка собрала множество участников, не смотря на то, что на этапе подготовки многие сомневались – стоит ли посещать данное мероприятие. Эти сомнения были вызваны тем, что в последний момент изменилось место проведения соревнований и трассы были подготовлены буквально за 5 дней. Организаторы объяснили это тем, что администрация ГЛК «Кант» внезапно изменила свое решение о проведении данной гонки, нарушив тем самым все договоренности без всякого предупреждения.

Но ребята «не скисли», а быстро нашли другое место и гонка состоялась!

DOWNHILL

Пару слов о ГЛК в Подрезково – это достаточно высокий горнолыжный спуск, с хорошим уклоном, местами достигающим 45 градусов. Трассы получились насыщенными и техничным, но не затянными. Среднее время прохождения на обеих трассах составляло около 25 секунд.

Первая трасса была существенно сложнее, это заметили все участники. В самом начале гонщиков поджидал крутой спуск с отрицательным уклоном, а потом резкий поворот налево, многие не справились с управлением и улетали в сетку.

Тот самый - коварный поворот



СОРЕВНОВАНИЯ



Нет, это не очередной RB Rampage, нет это не Юта...

Далее на трассе располагалась серия технических поворотов с постоянным уклоном и небольшой трамплин ближе к концу трассы. Не смотря на размеры трамплина, скорость участников была настолько большой, что многие вылетали на 10 и более метров.

После заездов по первой трассе настало время перерыва и к этому моменту, как раз, завершился заезд участников в дисциплине **Cross-country**. Трасса для XC представляла собой кольцевой маршрут, проходящий через всю территорию ГЛК, участников ожидали затяжные подъемы и резкие спуски, однако в данной дисциплине все обошлось – гонка прошла без падений и травм.

После 20-ти минутного перерыва участники минидаунхилла пригласили на старт второй трассы и заезды начались.

Вторая трасса была технически менее сложной, однако очень скоростной под конец, ну и конечно же всем запомнился сложный участок – **каменная секция**. Многие пробивали камеры об острые камни, не спасал даже большой ход подвески, многих заносило и, к сожалению, не обошлось без падений и травм. Специально на этот случай рядом с трассами дежурила карета скорой помощи, для которой, увы, нашлась работа. Что поделать – даунхилл опасный спорт для настоящих экстремалов.



... хотя здесь не менее опасно



Каменная секция доставляла проблемы даже профессионалам, многие пробивались



СОРЕВНОВАНИЯ

Ник Пухирь был беспощаден - к байку, к трассе, к соперникам



Гонка завершилась и состоялось торжественное награждение победителей!

Среди девушек первое место, вполне ожидаемо, заняла **Вика Замалиева**, в «мастерах» – **Прокаев Алексей**.

В «юниорах» победителем стал **Андрей Матюха**, а в категории «любители» - **Михаил Тимонин**. В категории «элита» вновь всех накатила **Николай Пухирь**, показав потрясающее мастерство и волю к победе!

Участники остались довольны хорошими трассами и отличной организацией – всех гонщиков накормили бесплатным шашлыком, ну и конечно же призы были достойны чемпионов!

Компания **SR_Suntour** наградила победителей **амортизационными вилками и задними амортизаторами**, а так же скидкой в сети магазинов **Velobox!**

Женя Бочанский уверенно рвался к победе, но небольшая ошибка перечеркнула все планы - увы, лишь 5-е место



Поздравляем победителей и желаем достичь новых высот! А организаторам отдельная благодарность и пожелания проводить как можно больше подобных мероприятий и, несмотря на все трудности, добиваться поставленной цели!



SR SUNTOUR

Текст: Роман Лапшов

МИНУТУ О MINUTE

Сегодня мы поговорим о сектантах. Не тех, что сидят в Секте, а тех, что катают на стоящих «задом наперёд» вилках. Конкретнее – о семействе **Manitou/Circus**. Это семейство появилось достаточно давно, но в наших краях особой популярностью оно не пользовалось: для XC есть более лёгкая R7, для дёрта и стрита нет оси, да и вообще, как можно кататься с вилкой в 1.5 раза легче пайка и почти в два – DJ (старого образца, чугуниевое с открытой ванной), для фрирайда – хода всё же маловато, да и опять же прочность под вопросом...





Последние несколько лет пошла тенденция на лёгкие железки, стали популярны AM и Трэйл, XC стал гораздо жестче, и ходы 120-130 - стали обыденным делом.

Да и люди стали понимать, что для большинства «тем» совершенно не нужна прочность, даже как у пайка, и можно нехило сэкономить на весе за счёт этого. Ну и не стоит забывать, что современные среды разработки позволили скинуть лишний вес там, где прочность избыточна.

В наших руках побывала **Manitou Minute MRD 130мм 2010**го года выпуска под 20мм ось, от вилки 2011 она отличается устройством демпфера: он запрятан в отдельную трубку, что позволяет сэкономить на весе масла. В целом по работе значительных отличий нет, поэтому можно считать её аналогом Minute Pro 2011. За счёт хитростей с демпфером, тонкостенного алюминиевого штока, полый короны, облегченных штанов вес порядка всего лишь 1.8кг. В руках она ощущается совсем невесомой.

Как только вилка попала в руки, ей сразу же было сделано ТО с заменой масла в штангах. Масло в демпфере было решено заменить после приработки.

В очередной раз обращаю внимание – во все вилки с закрытыми демпферами на заводе не доливают масло, то количество, что есть, предназначено исключительно для начальной приработки (всё равно его сливать на первом ТО, которое должно быть максимум через 100км). И если продолжать на нём кататься, то неминуемо сотрётся покрытие, при том достаточно быстро. Это касается вилок всех фирм, разве что некоторые модели Marzocchi этим не страдают за счёт большого количества масла (оно одновременно выступает и маслом для демпфера).

Впечатления от первой поездки были, в целом, положительные. Правда, вилка ощущалась достаточно жесткой, а при малейшем закрытии компрессии об отработке мелочевки можно было забыть. Но игра с давлением в воздушной камере, компрессией и отскоком дала понять - что-то не то в настройках. Также удивил при этом лёгкий пробой вилки, в совершенно неожиданных местах, это при том, что вроде как его вообще не должно быть – ход был порядка 100мм, но ощущения 1 в 1 как при полном срабатывании в отбойники.

Последующая эксплуатация показала, что давление в 140psi вдвое превышало необходимое для нормальной работы.

На давлении в 70psi вилка начала вести себя совсем по-другому: с открытой компрессией она отлично обрабатывает всё, что только можно. При компрессии, закрытой примерно на 30-40%, вилка чуть хуже обрабатывает мелочь, разница на уровне нюансов, зато практически не качается, не проваливается в поворотах и торможении. Дальше – вилка ощущается как дёрново-стритовая палка, а при полностью закрытой компрессии – как жесткая, при том, что в случае сильного удара (или мощно сжать руками) она всё же ходит, не позволяя давлению убить резинки в картридже. В общем, с помощью крутилки компрессии и давления можно настроить вилку как угодно. Особо стоит отметить, что даже после перекачивания вилки «в дуб» она продолжает работать за счёт хитрой двухсекционной пружины. Но об этом – чуть позже.

В целом – вилка ощущается очень «собранной», на колбасных спусках позволяет забыть о как-либо проблемах с «колбасней», совершенно не забивается, не проглатывает вылеты, практически не качается. В общем, заставляет ехать быстрее и быстрее. Шток очень гибкий, и реально чувствуется, как он гнётся. Первое время напрягает, но потом забываешь, потому что во время езды не ощущается совершенно.

Крепление оси достаточно удобное, хотя и требует наличие шестигранника на 5 и на 6. Зато надёжно, крепко и неубиваемо. Маленькое замечание о покрытии на ногах: я конечно не эксперт в области автомоек, но шампунь с них смыть - было очень и очень сложно, и пока он не смылся, вилка на весь ход работала с трудом.

А теперь подробнее про все те железки, которые обеспечивают работу. Пружина Mars Air, применяемая в Minute 2010, Minute Pro 2011, состоит из двух последовательно соединённых камер: воздушной, обеспечивающей прогрессию, и мягкой пружинной, обеспечивающей мягкую работу в начале хода. Собственно говоря, при перекаченной вилке именно полное сжатие этой пружины ощущалось как пробой. К сожалению, ни в обеих Circus'ах, ни в Minute Expert она не применяется, ведь именно благодаря этой системе вилка настолько универсальна и продолжает работать, становясь при этом жесткой. Именно из-за этого я рекомендую брать её, а не Circus, особенно для дисциплин типа 4х или пампа, где нужно, чтобы вилка была достаточно жесткой, но не помешает и проглатывание мелочевки.

В вилках Expert применяется более простая система АСТ - это, по сути, пружина с подкачкой, что-то вроде того, что применяется в вилках Marzocchi - ...





пружина с воздухом соединены параллельно, а не последовательно, как Mars Air.

Демпфер во всех вилках – **Absolute+**, это что-то среднее между **SPV** и **TRC**. По сути, в демпфере компрессии два независимых контура, низкоскоростной и высокоскоростной. Первый регулируется крутилкой и работает во всём диапазоне скоростей, а второй – только после определённой скорости, для этого масло должно отжать шайбу, перекрывающую отверстия в поршне. Это напоминает floodgate в демпферах Rockshox, но там это сделано менее технологично, за счёт сжатия корпуса демпфера. К слову, на демпфере Absolute регулируется как раз таки начальное усилие для смещения этой шайбы, а низкоскоростной контур не регулируется.

Итак, по полочкам разложили, теперь попробуем сформулировать плюсы и минусы того, что есть в данный момент на рынке.

Circus Comp

- + цена
- + цена/вес
- + работа демпфера
- + 20 ось
- не универсален
- очень жесткая пружина в стоке
- нет подкачки, и для её врезания надо придумать поршень.
- = отличная вилка для дёрта и стрита, но для всего остального не лучший выбор.

Minute Expert

- + цена
- + вес
- + работа демпфера
- + подкачка
- в теории есть опция 20мм ось, но на практике – скорее всего только под эксцентрик
- менее прочная, чем Circus
- = отличная вилка для AM-Трэил-МиниДХ и т.п., разве что из-за 9мм оси выше вероятность сломать штаны при боковом ударе (например, если в повороте снесёт колесо и оно встанет перпендикулярно).

Minute Pro

- Аналог Minute 2010
- + очень низкий вес
- + работа демпфера
- + 20мм и 9мм ось на выбор
- + отличная работа пружинной сборки, огромный потенциал для тюнинга если что-то не устраивает
- менее прочная, чем Circus, но с 20мм отличие незначительные. Хотя чисто для дёрта или стрита я бы не советовал её использовать.
- = отличная вилка для ам-трел-миниДХ и т.п., очень универсальная, особенно если есть с собой насос высокого давления. Едва ли не единственная вилка, которая позволяет сделать себя дубовой, но при этом глотает мелочь и не отвивает в руки, что позволяет ей быть едва ли не лучшей вилкой для 4х.





ФЕСТИВАЛЬ
МОЛОДЕЖНОЙ
КУЛЬТУРЫ

SESSION

**FREEDOM
BUILDING**

**САМАРА
25 ИЮНЯ**

С 12:00 ДО 23:00

ПЛ. ИМ. КУЙБЫШЕВА

WWW.XSESSION.SU

Дело №5

Александр
КараваемСОВЕРШЕННО
СЕКРЕТНО

Привет всем, меня зовут Александр Караваем, мне 20 лет, катаюсь на веле достаточно давно, конкретно в соревнованиях участвую 5-ый сезон.

Когда то давно, еще в детстве, катался в Тимирязевском лесопарке и наткнулся на дерты, где, конечно же, прыгал народ, после чего загорелся идеей делать тоже самое, но был еще совсем маленьким(((. Когда купил себе первый «Ашан» подвес, через некоторое время побывал на BMX треке, где познакомился с ребятами, которые научили прыгать. Далее все развивалось стремительно, и буквально через год я уже попал на первые соревнования – Самокат, где выступал на веле «Старк Смеш» и занял по-моему 42 место)...

Соревнования очень понравились и решил продолжать выступать, параллельно модернизируя свой велосипед. Тогда мне казалось, что попасть в первую тройку очень сложно, но уже через полгода я занял первое место в дисциплине miniDH на закрытии сезона в Канте, правда, в категории «любители» - это можно считать началом моей «гоночной карьеры».



За всё время катания участвовал во многих соревнованиях (в разных дисциплинах), занимал приличное количество первых мест, ну и очень часто был в тройке. Стараюсь быть на всех соревах не дальше 10 места, даже когда не обходится без падений, все равно остаюсь в десятке. Самые значимые результаты - это 5-ое место на Чемпионате России в 2009-ом и 6-ое в 2010-ом году в категории Элита, и главное - стал победителем в гонке Pumps Battle! (памп трек).

В гонках привлекает дух соперничества, всплеск адреналина, ну и пожалуй, основное - это то, что есть возможность пообщаться со многими людьми, занимающимися тем же делом, что и я. Раньше больше всего любил спот Покровское-Стрешнево, но, к сожалению, его снесли. Люблю, естественно, трассы с уклоном, либо парки с перепадом, так как любимая дисциплина - miniDH, DH.

Сейчас главное место тренировок - это Яхрома, где, можно сказать, имею и развиваю собственный спот, само собой, с помощью друзей). На данный момент там прошли уже три гонки (последняя 22-го мая), получившие много позитивных отзывов.

Я очень люблю покрутить педали, но, так как нет кантриника, то проезжаю многие километры на своем двухколесе. В прошлое лето мы (я и Алабама) вместе с кантрийщиками поехали в поход, в итоге - по бездорожью 108 км за день, пусть не много, но для нас этого по уши хватило). В этом году принял участие в ежегодной гонке «Бегущий город», где было аж 6000 участников.

Для прогресса необходимо много тренироваться, держать себя в тонусе! Для этого нужно правильное питание,



Anton Kacnetsov

как стандартное: завтрак, обед, ужин; так и дополнительное: разные витаминные группы, минералы и так далее. В этом году я открыл для себя, как мне кажется, очень важное в любом спорте дополнительное сбалансированное питание. Мне посоветовал его хороший знакомый, как оказалось, очень многие олимпийские спортсмены питаются именно этим комплексом, соответственно, все безвредное и не является допингом. Проверил действие на первых соревах в этом году - очень доволен результатом, собственно занял первое место, накатив всех на 5 секунд!) Хотел бы посоветовать всем, не зависимо от того занимаетесь вы спортом или нет, иногда пропивать эти комплексы. Если кому-то интересно - обращайтесь, расскажу!))

Что касается развития мтб в России... Я считаю потенциал есть всегда, надо его только найти), а вообще наши ребята сейчас стремительно развиваются. Посмотрим, что из этого получится. Мешает развитию, как всегда, наше правительство, начиная от сносов наших сплотов, и заканчивая тем, что препятствуют участию в мировых соревнованиях (к сожалению, были такие случаи).

В горах я был не так много, а именно несколько раз в Магнитогорске, раза 4 в Севастополе, в Новороссийске, ну и на Чегете. Естественно очень нравится в горах, как красота скал и природа, так и те ощущения, которые испытываешь при спуске с горы! Прошлый сезон откатал на раме «Stark Devolution», в этом пересел на «Norco Atomic 09». Вес почти не важен, хотя все-таки сменил дабл треки на С-тайпы!))

За возможность кататься на байке спасибо, конечно же, родителям, ну и самому себе, естественно!)) Вот уже третий год я состою в команде CRAFT/Velomania.ru, которая предоставляет мне замечательную одежду Крафт!

На этот сезон планы: попасть на чемпионат России, а дальше посмотрим.

Помимо МТБ увлекаюсь авто моделизмом - иногда хочется оттянуться, не прибегая к физическим нагрузкам), раньше увлекался пешими походами, скалолазанием, рафтингом - эх были времена... сейчас на все это не хватает времени и средств.

Очень хочу съездить на европейские трассы, принять участие в «забугорных» соревнованиях, попасть на «Мегалавину»...

Я пожелал бы всем заниматься спортом, держать себя в форме, не бухать, правильно питаться, участвовать в соревнованиях, приезжать катать в Яхрому!)) стремиться к самосовершенствованию, ну и так далее)..

Ну и самое главное - как можно меньше травмироваться и не забывать про защиту!



СОРЕВНОВАНИЯ

DOWNHILL

Маша Клубника о

Кубке 7-ми ветров



СОРЕВНОВАНИЯ



Вы уже слышаны о мероприятии, проведенном в Новороссийске. И как уже многие догадались, я говорю о «Кубке 7 ветров».

Итак, по возвращении с гор команды *Velomania.ru*, мы задали небезызвестной *Мари Сотовой* (Клубнике) пару вопросов.

Добрый день, Маша!

Мы слышали, что ты ездил на «Кубок 7 ветров». И в связи этим, мы хотели задать несколько вопросов:

Как выдалась поездка? Что было интересного?

Выдалась поездка спонтанно, решение было принято буквально за 1 минуту: «Едем? – ДА!» Интересно было ВСЕ. У меня всегда все как в первый раз!

Как и на чем вы добирались в Новороссийск?

О, это две отдельные истории. Начнем с московского метро, направление которого в последние лет 10 мне известно исключительно по синей ветке. А тут аж на красно-коричневую надо было попасть! Но я была пунктуальна и даже успела выпить чашечку кофе в пафосном привокзальном ресторане. Зато мой верный рыцарь на NORCO-коне вкатил в здание вокзала ровно за 2 (ДВЕ!!!!) минуты до отправления поезда. Я даже не ругалась ни разу.

DOWNHILL

Что скажешь тем, кто решит поехать по вашему маршруту?

Маршрут российских железных дорог предлагает два варианта путешествия до Новороссийска: быстрый – 24 часа и медленный – 32 часа. Мы, конечно, выбрали супер-скоростной плацкарт – люкс и не пожалели. Рекомендую всем. Часа через 4 от Москвы непременно купите на станции вареной картошки, соленых огурцов и березового сока.

Были ли на вашем пути красочные места и интересные моменты?

Каждый день был неповторим своими моментами! Ведь в Новороссийске уже наступила весна. Один день лил ледяной дождь, а в воздухе был аромат цветущих вишен и абрикосов, на следующий день был сильнейший ветер, который сносил гончиков не только на старте, шторм на море и через мгновение - солнце, полный штиль...

Где Вы разместились для отдыха?
Отель «Фандоринь» - мои лучшие рекомендации.



СОРЕВНОВАНИЯ

С какими неприятностями можно столкнуться в дороге?

На обратном пути нашим друзьям из команды «Велопробег» досталась скверная проводница, которая отказывалась пускать Вику и Макса в поезд без чехлов на велосипедах. Вопрос разрешила моя знакомая тетя Изабелла местного разлива. Но, граждане, будьте бдительны и знайте, что мы по-прежнему живем в стране, где действует правило «на кого нарвешься» - не пренебрегайте средствами защиты велосипеда от проводниц. Берите в дорогу чехлопакеты!

Расскажи, пожалуйста, о гонке.

А что была гонка? А-а, гонка! «Кубок 7-ми Ветров» - это уже традиция. Это первая весенняя гонка в России, это первые официальные старты. Весной эта гонка открывает соревновательный сезон, а осенний этап подводит итоги года.

Что в трассе стоило бы изменить или добавить?

Идеальная трасса для открытия сезона. Моим нервишкам очень не хватало суперскоростного финиша образца 2009 года.

Но я считаю, что очень интересно катать по тем же трассам, что и год назад. Это необходимо для того, чтобы следить за своим прогрессом и прогрессом соперников.

Расскажи о маршруте трассы, были ли какие-нибудь изменения в ней по сравнению с прошлым годом?

Во-первых добавилась новая сложная съезжалка по острым камням с косым «колбасным» выездом на прошлогоднюю адскую «колбасу» с большими камнями, которая идет сразу после воллрайда. Эта новая тема находится справа от подъезда к воллрайду. Она удлинила и усложнила техническую секцию и сделала трассу намного сложнее и страшнее, особенно в дождь (некоторые из тех, кто просто катался, не участвуя в гонке, на эту съезжалку даже не совались, а ездил по классическим направлениям). Второе - первый тройной прыжок сразу после старта в начале траверса стал двойным и его вылет и приземление увеличились. Третье - стал длиннее финишный стол примерно на метр. Добавился деревянный дроб вправо, в середине финишного леса.

DOWNHILL



Были ли на трассе и во время поездки смешные, курьезные ситуации?

На обратном пути мы ехали со спортсменами. Все они были одеты в модные костюмы от Боско и Чильеджи с надписью «RUSSIA».

Мы долго гадали по внешнему виду парней, что за вид спорта они представляют. Ни мой опытный глаз, ни ум студента РГУФК-а не определили в них шоссейников-трековиков. Доказательством стали велосипеды (в чехлах!) и, пришедшая проверить своих подопечных, медицинский работник Наталья Александровна. Ребята проводят по полгода на сборах, как и на этот раз – поведаться с родителями и близкими они могли только на какой-то станции. Мамы и бабушки увидели своих только мельком и передавали пакеты с домашними пирогами, котлетами, кулебяками в отъезжающий вагон - стоянку сильно сократили. Мне было грустно.

Но в нашем коллективе грусть быстро меняется безудержной радостью, доходящей до истерик, побоев, выяснений отношений и слез радости примирения. Все это было и у нас, чего уж тут скрывать.

Одним словом, живем насыщенной жизнью, чего и всем желаю.

Понравилась ли вам организация соревнования?

Все было четко и по фэн-шую. Воевода, наверное, дрючит всех не по-детски, потому каждый свою работу знает и выполняет.

На кубке «7 ветров» выступал Ваш гонщик, юниор Евгений Бочанский, который победил. Расскажи нашим читателям немного о нем. Женья, он же «миниГена» победил в своей юниорской категории, а так же показал лучшее абсолютное время в финале. О Жене рассказывать еще рано. На него (да и за ним) надо пока смотреть.

Как отразился на нем переезд, и что бы ему хотелось на протяжении всей поездки?

Женья ехал на машине с папой – первым чемпионом России по даунхиллу Геннадием Бочанским и первым мастером спорта по маунтинбайку, выполнившим нормативы в дисциплине даунхилл - Алексеем Ковалевским. Уверена, что энергетическое поле нашего юниора окрепло еще больше, ну и, конечно, правильное питание – творог на ночь!



Какое количество гонщиков участвовало в кубке?

Порядка полусотни - мое любимое количество. Это когда не офигеваешь три часа в ожидании заездов сильнейших, но успеваешь получить отличный заряд от всей гонки. А уж если есть финальная интрига, то? Что называется «satisfaction guaranteed». На это раз все так оно и было.

Как много было зрителей и чем они себя занимали?

Зрители все были из разряда «цивилизованных» - то есть они знали куда и зачем пришли. С Максимом Бутенко приехал целый микро-автобус болельщиц в красивых майках.

Был на финише и комментатор. Так что, всегда было понятно кого ждем и зачем.

Какие места заняли гонщики в своих дисциплинах?

Не только в нашей команде, но и все бывалые участники кубка следили за дуэлью «Пухирь VS. Ковалевский». В квалификации, в «элите» лучшее время у Николая Пухиря (RACE STAR, г.Москва) - 3,37,25 сек.

Второй результат у Ковалевского Алексея (Specialized/Velomania.ru, г. Королев) - 3,42,76 сек. Я видела как Ник после своего финального заезда рвал и метал потому что упал, но в один момент лицо его изменилось и он почти прыгал: его визави показывал знаком, что сам упал два раза.

Кого бы хотелось особенно отметить?

Команду новороссийских тружеников во главе с Сергеем Журавским. Отмечу, что перед Кубком проводится отборочная гонка: только первые пять могут участвовать в Кубке. Остальные будут стоять маршалами на трассе. Кто-то еще готов на такие подвиги?

А кто готов на «Ладе-Калина» преодолеть семь тысяч километров российского бездорожья? Естественно, только женщина! Она есть у нас! Это Аня Скумбина. Прихватив с собой двух байкеров из «элиты» и «мастеров» и, соответственно, три байка Аня из Перми одна всю дорогу рулила в Новороссийск и, забрав все золото Кубка (кроме юниорского...а что, если бы в машину поместился еще и Миша Матвеев?) порулила обратно. По дороге заехав в Екатеринбург на местную гонку, взяв «золото» и там....



СОРЕВНОВАНИЯ

Все ли прошло так гладко или все же были недочеты и минусы?

Гонка была тяжелой для спортсменов: в один день гонщики ехали квалификацию и финал. Думаю, что результаты могли быть другими, но как говорит уважаемый Алексей Кислинский: «В спорте нет сослагательных наклонений».

Какие были призы?

Призы были от Триал-спорта. Призываю все веломагазины ровняться на этот пример!

Скажи пару слов о людях, благодаря которым и произошло это мероприятие.

Все мероприятие лежит на плечах одного человека – Сергея Журавского. Уж мы-то знаем, чего стоит договориться с разными инстанциями и госучреждениями! А при этом надо еще построить трассу, организовать всех, подтянуть спонсоров, устроить так, чтобы сникерса хватило каждому.... И, конечно, строителям трассы, которые вкладывают в нее душу. Без них мы бы не увидели Новороссийска!

Не все смогли поехать на мероприятие, много ли они потеряли?

Все, что они потеряли уже не вернуть. Это понимаешь со временем. А если те российские гонщики, zabotящиеся о развитии российского МТБ, будут ограничиваться только очень правильными словами о необходимости прогресса и своем огромном желании развиваться, но при этом сами не будут ездить на российские гонки, то слова останутся словами, а российские гонки перестанут существовать. Мы уже потеряли много хороших гонок. Ходят слухи, что в ноябре Новороссийск тоже будет прощаться с гонками. Это печально. И я отказываюсь этому верить.

Что в дальнейшем хотелось бы видеть?

Мне лично хотелось бы видеть любимого Сенякина на подиуме в «Элите». Ну, а если о гонке, то 7-ми Ветрам очень нужна спонсорская поддержка.

Какие места и значимые мероприятия ты посоветуешь посетить?

Я советую всем посещать мировые гонки, а потом приезжать на российские и радостно гонять со своими друзьями, передавать им полученный опыт и делиться впечатлениями. Это будет очень здорово! Ведь мы уже все как родные, нас байк связал навеки! В Новороссийске и Кабардинке все жили и тусовались, как одна дружная семья.

И не забываем, что в этом году Чемпионат России вошел в Международный календарь UCI и покупаем билеты в Нижний Тагил, а перед этим заезжаем в Магнитогорск на Кубок Урала, который также стоит в календаре Международного Союза Велосипедистов! Организаторы готовят всем праздник, отказаться от которого никто не имеет права!

DOWNHILL

Ну и вопрос, который возникает у многих на устах. Какие надежды вы возлагаете на Евгения?

Уверена, что Женя будет примерным отцом и прекрасным семьянином. Хотя, перед этим вполне сможет надрать буржуинов на международных гонках. В общем, мы в поисках нефтяных скважин и их владельцев. Мой телефон в редакции есть!

Ну и пару слов в завершении, что ты скажешь нашим читателям и что посоветуешь новичкам?

Когда мы были в гостях у Архимеда, он сказал: «Любовь – это теорема, которую надо каждый день доказывать!». Желаю всем выработать правильную теорему!



INTERVIEW-GIRLS

Фото: Евгений Охотников

FREERIDE



Алёна Куркова

Из кросс-кантри во фрирайд...



Всем привет! Началось всё еще в феврале 2010 года, знакомый всё говорил, что очень хочет кататься (на тот момент у него что-то с велом было не так), а я не понимала. Говорила ему, что глупости это всё – покатушки разные и т.д. Вот он и предложил потом с ними попробовать. Мне дали вел и морозным зимним утром поехали, вообще со стороны это ужасно неверное всё смотрелось, едут такие замёрзшие фигуры, по узким тропиночкам (а координация у меня тогда отвратительная была и падала через каждые 2 метра), подскользываясь на льду, который под снегом коварно спрятался. В итоге где-то застряли, тащили велы на себе по сугробам, но и это уже не отбило положительных эмоций от катания. И дальше всё так пошло.

Сначала гоняла кросс-кантри на аваланче (буквально через месяц купила этот байк), но в процессе катания уже пыталась что-то, где-то, хоть чуть-чуть, но прыгнуть, т.к. просто кататься было не так интересно. Ну и уже к концу года поняла, что надо бы поменять стиль катания, поэтому продала его.

Какую-то конкретную дисциплину себе не выбирала, мне нравится от каждой по чуть-чуть.

На что хватает смелости и сил, что более интересно в данный момент - тому и стараюсь научиться.

В соревнованиях пока не участвовала и насчет этого сезона пока ничего не известно, если будет возможность, то конечно нужно попробовать! А если нет - то еще успею, не последний сезон катаюсь же.

Возможен ли союз девушки-райдера и парня «не в теме»? Хмм... Ну мой парень катает, так что... Думаю вполне возможен, но будут определенные сложности скорее всего, связанные с недопониманием. А вообще всё зависит от парня - если он сообразительный, то и сам поймёт, что все попытки убедить бросить этот спорт - ни к чему хорошему не приведут. В идеале - и его приобщить можно, так вообще шикарно будет для всех.

Женственность и жесткая спортивная дисциплина - еще как совместимы! Как же можно не быть женственной, когда куча парней кругом катаются, на их фоне это уже так или иначе проявляется. А в полете - девушки по моему очень даже неплохо смотрятся.



Сейчас я катаюсь на байке парня (Norco). Как раз то, что нужно для девушки + не слишком тяжёлый.

Насчет мест катания - всего по-разному, зависит от настроения и компании. Если одна, то чаще катаюсь по городу, но можно и в лес на трассу заехать. А если с кем-то на трассу точно, но сейчас отсиживаюсь дома, повстречалась с деве vom. А так стараюсь почаще выкачивать, потому что тянет и очень не хватает тех ощущений, что дает байк.

В первую очередь хочу поблагодарить Илью, он меня посадил на всё это всё. Ну и конечно Серёжку - он для меня самый главный стимул сейчас.

МТВ - это часть меня. Кусочек свободы, куча веселья, ярких, запоминающихся моментов. Новые знакомства, чаще всего очень хорошие. Сложно уже представить себя без всего этого.

Всем девушкам-райдерам хочу сказать одно: самое главное - не бояться. По себе заметила, чем больше страх, тем больше вероятность травмироваться, так что надо стараться перебороть себя (что выходит не всегда). А так хочу пожелать надежных и крепких байков, чтоб не подвели, и побольше солнечных дней, по грязи кататься - развлечение на любителя. Верьте в себя, девчэнки!

НАШИ ДРУЗЬЯ

Photo by: Creepshow, Traktor, Nesus,
LeHeR, MadVox, Black Panther,
Иван Чудинов

WANNA JOIN OUR CLUB?



DEMO
CLUB
Big Hit

Самый многочисленный и популярный клуб
любителей Specialized





Вещает Трактор...

Всем привет! Все началось с того, что 4 года назад молодой человек по имени Александр Аносов, он же Тарзан, купил свой первый горный велосипед – это был Атом СССР, на котором он прикатил однажды на воробьевский спот, и в первый же день научился прыгать дерт, не умея до этого прыгать вообще.

Мы с ним познакомились, а потом так случилось, что я сложил свой байк Norco A-line 03 в Битце, причем настолько основательно, что заварке он не подлежал. И купил новенькую раму Specialized Big hit 2006. Как то раз, будучи на Смотряке, я встретил Сашку снова, он загорелся желанием купить такую же раму, прокатившись на моем байке, и буквально через две недели я встретил его на точно таком же Биг Хите, как и у меня, причем практически с такой же навеской.

Сашка увлекался мотоциклами, у него были «спорты» разной кубатуры, и прокатенные максы - скутеры вроде Gilera - он довольно давно вращался в тусовке московских байкеров и был очень легок на подъем, обладая просто гигантским запасом энергии, которая охватывала всех, кто находился с ним рядом.

Однажды, во время одной из покатушек в Нескучном парке с компанией других райдеров, которые также были на байках **Specialized** (совершенно случайно так получилось, правда) он заметил, что неплохо было бы организовать сообщество любителей велосипедов марки **Specialized**.

Хочу отметить, что тогда был в интернете настоящий бум разнообразных сообществ, начиная от клуба любителей велосипедов Кона, заканчивая клубом любителей Yeti.

Вот Саша решил тоже создать подобное сообщество на небезызвестном ресурсе **Dirt.ru**. Никто не ожидал, что данное сообщество станет самым «густонаселенным» и одним из самых больших в России! Тарзан решил сопоставить два разных мира - мир мотоциклов и мир горного велосипеда, а именно, перенести структуру мотобратства в велосипедную среду. Как это работает? Изначально, все основывается не только на общении членов клуба, но и на взаимном понимании, доверии, единстве хороших и очень интересных людей, которые собрались под одним знаменем, так сказать. И я могу с гордостью сказать, что эта идея работает!



НАШИ ДРУЗЬЯ

Мы – как одна большая семья, раскиданная по всей России и даже ближнему зарубежью. Мы не только катаемся вместе, но и общаемся, помогаем друг другу вне катания. Для нас это не просто хобби, клуб-это часть нашей жизни.

К сожалению, в прошлом году, 28 августа Александра не стало, он погиб в ДТП на мотоцикле, и главой клуба стал я, как наиболее приближенный к нему последователь.

Почему именно Specialized?

Потому что байки этой компании одни из самых сбалансированных, прочных и отлично работающих байков в мире. К слову, Norco использует на своих двухподвесах, патентованную у Specialized, систему подвески FSR, а этот факт уже сам по себе о многом говорит. Так уж сложилось, что именно бренд Specialized у многих стал синонимом качества и продуманных мелочей. Классные цвета, подвеска FSR, самые передовые технологии в производстве труб, отличная OEM-навеска, и отличная цена, немногие производители могут похвастаться таким набором свойств и качеств, соединенных в одной концепции велосипеда!



На самом деле в нашем клубе больше Big Hit-ов, из-за того, что они наиболее распространены в среднем ценовом диапазоне. Demo позиционируется больше как премиум аппарат, заточенный под определенные условия эксплуатации, предполагающие самые тяжелые спуски. Например, на Big Hit удобнее катать фрирайд, а на Demo удобнее катать DH, так как у него совершенно другая геометрия и углы рамы, они заточены под даунхилл, да и стоит рама Demo в рознице, как байк Big Hit в сборе.

Чтобы попасть в клуб, человеку надо обладать велосипедом Specialized Demo или Big Hit, показать его живую, и желательно, в действии, ну и участвовать в деятельности клуба. Однако тем, кто не имеет байка от Specialized - мы тоже рады распахнуть свои двери, но при одном условии: если этот человек принесет что-нибудь полезное клубу, поддержит и будет развивать его идеи, создавать что-то новое вместе с нами, и всячески активно участвовать в деятельности клуба. Нет, мы не какая-нибудь секта, но и абы кому путь заказан, это сделано для того, чтобы отсеять разнообразных хлявщиков и прочих мутных индивидуумов.



НАШИ ДРУЗЬЯ

В сезоне 2011 года мы создали клубную команду из трех человек, которая будет выступать за клуб на различных соревнованиях. Она состоит из: **Алексея *LeheR*** (Demo 8 2011), **Дамира * Shiz@*** (Demo 9 2006), **Дмитрия *Cannondale*** (Demo 8 2011)

Мы решили создать команду благодаря успехам наших райдеров на первых, в этом сезоне соревнованиях, Summerkat и Green (Капотня), а также в Обнинске на этапе соревнований по Mini DH. В этом сезоне мы хотим оценить свои возможности, сначала на локальных соревнованиях, проходящих в Москве и Московской области, а в следующем году планируем выбираться на Этапы по DH в горы.

Совсем недавно, с нами связался один из крупнейших в России MTB магазинов - MTBShop и предложил сотрудничество нашему клубу, на что мы с радостью согласились, потому что иметь поддержку такого спонсора – это большая честь для нас!

MTBShop – один из немногих Российских магазинов, который привозит в страну достаточно редкие «игрушки», вроде шлемов фирмы URGE, к тому же, у него удобный сайт и хорошо работающая служба доставки.



LeheR



Nesus



LeheR и *MadVox*

На данный момент клуб насчитывает около 130 участников по всей России и около 20 участников из ближнего зарубежья (Украина), но мы не хотим останавливаться на достигнутом! Популярность клуба растет с каждым днем и постоянно ко мне «в личку» стучатся все новые и новые люди, которые также как и мы - выбирают проверенные и классные байки Specialized.

В основной костяк входит небольшое количество людей, которые относятся к так называемым «идейным участникам». Это собственно, ваш покорный, моя жена Нина, все трое райдеров из команды и еще пара человек – Константин Иванов aka Nesus, и Лев Богатырков aka MadVox.

Участник клуба получает клубную карточку, которая дает право на скидку в магазине MTBShop, на любой товар, который не проходит по акциям и распродажам.

Основным спотом для катания стало местечко Ерино около Подольска, потому что там наиболее интересный ландшафт как для новичков, так и для прогрессирующих райдеров. К тому же там можно классно отдохнуть от безной московской жизни.



< Traktor



НАШИ ДРУЗЬЯ



Дамир Сафин aka ShiZ@ in action

Сезон 2011 для нас будет весьма насыщенным в плане соревнований, прежде всего, мы хотим освоить этапы соревнований Summerkat, а также всевозможные «Партизаны» и прочие Mini DH - контесты. Осенью, если все сложится успешно, то мы совершим дерзкую вылазку в Крым, а именно на гору Ай-Петри, и я очень надеюсь что, будучи на машине, мы доедем до Севастополя и хорошенько закатнем там. Также, со 2-го по 17 июля мы с администратором нашего ресурса Demo-club.com поедем вдвоем с байками в местечко Morzine, что в Альпах, вкусим буржуйских байкпарков и прочих прелестей Европейской цивилизации.

Если говорить о технологических новинках от **Specialized**, что касается экстремальной линейки - Demo и Big Hit. Последний не претерпел никаких изменений, кроме сугубо косметических, а вот Demo 8 в 2011 году - это совершенно другой велосипед! Во первых, у него поменялась сама рама, заимев еще более низкий центр тяжести, чем прежде, во вторых, изменилась в связи с этим и рычажность, был переработан задний треугольник, и теперь не надо заморачиваться при спицовке колеса со специфическим «пешезонтом».

Также, на новой модели стоит амортизатор размеров 240 по осям, что добавило «плюшевости», плюс изменило работу задней части амортизатора. Изменился стандарт крепления услокителя - теперь на новой раме используется стандарт ISCG 05, ширина кареточного узла также увеличилась до 83 мм.

Многие райдеры жаловались на отсутствие возможности поставить заднюю втулку 150*12, теперь они будут счастливы, так как на новой раме используется втулка под вставную ось 150*12, но есть и откровенные «косяки», такие как - использование кареточного узла под новомодный стандарт BB30, что в свою очередь, при практически полном отсутствии на рынке соответствующих систем шатунов, приводит к серьезным ограничениям при выборе систем, в отличие от предыдущих рам. Specialized предлагает решить эту проблему с помощью специально кареточного переходника, но штатный переходник, идущий вместе с рамой, сделан из хлипкого пластика и быстро начинает люфтить. В остальном же, это ультимативный аппарат для скоростного спуска, готовый рвать трассы сразу, как только он будет вытащен из коробки.



НАШИ ДРУЗЬЯ

Секрет успеха и сплоченности нашего клуба прост и незатейлив – это доверие и вера в людей. Именно это дает ту сплоченность, которой мы всегда добивались. Общайтесь чаще, катайтесь вместе, будьте терпимее друг к другу, не тратьте время на пустой «троллинг» в интернете и тогда все получится!

В новом сезоне хочется пожелать райдерам как можно чаще кататься, прогрессировать (что мы уже наблюдаем по таким соревнованиям как «Яхромэ Race Day», например), и побольше свободного времени всем! Давайте развивать МТВ в нашей стране вместе, это трудно, но зато интересно и крайне необходимо всем нам! Только вместе мы сможем расти и прогрессировать дальше! Всем удачи!

Ваш Трактор.



Александр Аносов «Тарзан» - основатель клуба



Открытый Чемпионат Санкт-Петербурга
по даунхиллу



Викер JAM

на Игоре

qual 11
final 12 **ИЮНЯ** 2011



При поддержке:



WWW.MS-CAMERA.RU
Высокоскоростная фото-видео съемка

Let's
RIDE
Online Mountain Bike Magazine

Организаторы: команда "Trial-Construction", компания "Инпрожестро",
При поддержке: Гостеприимного курорта "Игора", команды "Race Day".

TRIAL-RU.RU

Информационные
партнёры:



11-12 июня — открытый чемпионат Санкт-Петербурга по ДНТ «Vike Jam» на горнолыжном курорте «Игора».

Самое запоминающееся и масштабное событие начала лета (в конце будет еще одно).

Два дня невероятного драйва, скорости, веселья, музыки и общения. Первый день — квал, второй — финалы (в финал проходят 50 спортсменов из каждой категории). Пять категорий — каждый найдет оптимальную для себя. Новая трасса — стала длиннее, быстрее, накатистой, местами злее!). Пока не раскрываем всех секретов, одно можно сказать точно: в этом году, пожалуй, обойдемся без апхилла! Строительством трассы занимается Trial-Construction, шейпер Ян Чиж.

Двухкресельный подъемник для взглянуть за ходом соревнований с высоты. Результаты соревнований будут «проверены электроникой» — Omega уже тестируется и проходит последние проверки.

Подробная информация на сайте: http://trial-ru.ru/news/bike_jam/79.html



СОРЕВНОВАНИЯ

Downhill «Голый камень»



EASTERN BIKES

ул. Октябрьский район
д. 38 (3 этаж)
[3435] 96-05-00

Olka Grace

Скоростной спуск к победе!

Несмотря на пасмурную уральскую погоду, первое мая на горе Голый Камень выдалось жарким. Здесь прошло Открытое первенство города Нижнего Тагила по мини-даунхиллу (скоростному спуску с горы на велосипеде), организованное маунтин-байк командой Bombers.

Большинство участников были на месте уже задолго до начала регистрации. Некоторые приехали за день до соревнований, успев ознакомиться с трассой и потренироваться на ней.

В этом году в соревнованиях приняло участие 52 спортсмена. Они делились на три категории: юниоры (до 18 лет) – 10 человек, элита (18 – 29 лет) – 37 человек и девушки – 5 человек. География участников, также как и их количество приятно удивили не только организаторов, но и самих спортсменов. На Голый Камень первого мая собрались соперники из Екатеринбурга, Нижнего Тагила, Перми, Ревды, Кунгура, Асбеста и Заречного. Для соревнований по мини-даунхиллу такое количество участников является достаточно большим. Поэтому борьба за победу обещала быть очень серьезной. Так оно и было. Девушки боролись за каждую секунду. Трассу за 53, 12 секунды.

DOWNHILL

Серебро и бронзу унесли с собой Рычагов Сергей из Перми (54,12 секунды) и Валентин Браун из Нижнего Тагила (56,73).

Самой зрелищной стала гонка в категории элита. Большое количество участников, их мастерство, а также неожиданный исход состязания вызвали неслышимый накал страстей. Среднее время уменьшалось прямо пропорционально количеству участников. И когда по омеге пронесся последний велосипедист, определился победитель. Первое место занял Семенов Даниил из города Кунгур, обойдя фаворита соревнований Евгения Козырина, занявшего на этот раз второе место, на 0,33 секунды. Его результат составил 50,01 секунд. Третье место в Элите занял Конев Михаил из Екатеринбурга (51,9 секунд).

Не обошлось и без травм. Но сетовать на опасные участки трассы, когда речь идет о даунхилле, как минимум абсурдно. Несколько участников не нашли общий язык с одним из препятствий, пара человек даже не финишировала. Горючих фактов для обсуждения подбросил один из участников BOMBERS, который преодолел дроп (вылет), но после этого оказался в окружении перепуганных участников и заботливых врачей.

СОРЕВНОВАНИЯ



Это не первые соревнования, которые проводят тагильчане. В этот раз состязания проходили при непосредственной поддержке Городской станции юных туристов «Полюс» в лице Черных Михаила Сергеевича, Управления по делам молодежи в лице Язовских Дмитрия Валерьевича. Спонсором выступила общественная организация «Чистый город», организация «Альп-Сервис» и нижнетагильский филиал сети магазинов «Триал-Спорт».

Все участники оценили высокий уровень организации первенства. Александр Николаев из Екатеринбурга прокомментировал организационную сторону следующим образом: «Организация вполне себе хорошая - трасса размечена загодя и отремонтирована. Замер времени почти не подводил. К парням никаких претензий нет - всё хорошо сделали». Общее впечатление от участия в соревнованиях весьма и весьма радужные. Зрителям было интересно наблюдать за происходящим, а участникам состязаться.

«Как всегда отличные соревы! Порадовало, что участников с каждым разом все больше и больше, организация тоже на высоте. Не понравился только переезд через канаву в самом низу, чуть бампер не оторвало. А в остальном - все круто, ждем следующих» - поделился впечатлениями Александр Козеев, участник из Екатеринбурга.

Текст: Катерина Осина.

Фото: Олики Грейс

DOWNHILL



www.trial-sport.ru

Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU ИЮНЬ
№5

Photo by creepshow

Ежемесячный журнал №5 Июнь 2011

РЕДАКЦИЯ

Редактирование

Даниил Кондрушин

Дизайн, вёрстка

Влада Кишикова, Даниил Кондрушин

Тех. редактор

Роман Лапшов

Работа с иностранными партнёрами

Алексей Фёдоров

Над номером работали

Алексей Абдалов, Анзор Шухов, Михаил Василенко,
Александр Тюленев, Мария Сотова, Екатерина Осина

Фотографы

Юрий Блажко, Антон Медведев,
Саша Creepshow, Иван Чудинов, Алексей LeHeR

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

Обложка: фото - Creepshow,
райдер - Николай Патрикеев

Переводчик

Екатерина Фисанова

СВЯЗЬ С РЕДАКЦИЕЙ

dkondrushin@gmail.com

+7 (985) 368-6818

