

Let's RIDE

Online Mountain Bike Magazine

EVENTS

Игора Bike Jam

The Pit Jam

OUR BIKES

Specialized Demo 8

INTERVIEW GIRLS

Девушка и велотриал

PERIPHERY

NS Aerial - топталки для даунхилла?

WWW.LETS-RIDE.RU ИЮЛЬ
№6

Как я это лето...
рассказывает
Лида Васильева



ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ
WIPPERMAN - CONNEX

Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU ИЮЛЬ
№6

Photo by creepshow
Rider: Nick Puhir

Содержание:

BIKE NEWS

Norco Aurum - первое впечатление

Interview

Игорь Шышкин - всем Freeride!

Соревнования

Игора Bike Jam - горы под Петербургом

Периферия

NS Aerial - топталки для даунхилла?

ЖЕЛЕЗНЫЙ ЦЕХ

Wipperfman - ConneX - цепи будущего

EVENTS

The Pit Jam - крутейший дерт-контекст

Interview girls

Наталья Кузнецова - девушка и триал

Наши байки

Specialized Demo 8 Юрия Пересыпкина

EVENTS

Как я это лето... - сочинение на тему

SPOT

Смотра - восстановленная история

Friendly Sport

Formula 1 в Сочи - дрифт на болидах





VELOXORUM

социальная сеть для любителей велоспорта

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

WWW.VELOXORUM.RU



Модель **AURUM** была разработана специально для гонок уровня кубка мира. Разработчики выделяют впечатляющие ходовые характеристики рамы и сверхчувствительную работу подвески на пересеченной местности. Там где участники друг от друга отделяют сотые доли секунды – Aurum дает бесспорное преимущество своему наезднику и позволяет сэкономить драгоценные секунды при прохождении сложных участков. Любой профессиональный гонщик скажет вам, что по-настоящему быстрый байк для даунхилла должен быть легким, прочным и чрезвычайно отзывчивым на малейшее воздействие райдера, а главное – он должен быть адаптирован под условия конкретной трассы, т.е. должен быть «гибким» в настройке и иметь в арсенале с десяток быстро-изменяемых параметров.

Задача инженеров и дизайнеров была предельно ясна – создать байк, претендующий на титул самого быстрого гоночного болида в мире. Поэтому при разработке дизайнера учитывались все пожелания профессиональных спортсменов, вплоть до малейших нюансов. Взяв за основу наработки предыдущего сезона и уже существующую платформу для создания модели 2012, разработчики провели полный редизайн байка. Благодаря новейшим разработкам в области вело-механики и инновационным решениям при изготовлении рам был сделан акцент не только на техническую составляющую, но и на уникальный внешний вид, что позволило разработать уникальный эстетичный дизайн.



Плавные изгибы труб и «гоночные» линии, изящно подчеркивающие легкость болида производят неизгладимое впечатление, разработчики с гордостью заявляют, что это самый красивый и стильный DH-подвес из всех, которые когда-либо носили щит Norco – (логотип компании-производителя).

Название Aurum – не случайно, что в переводе с латыни означает «золото», собственно именно для получения призового золота и разработан этот красавец. Производители заявляют, что именно благодаря гибкой настройке под конкретные условия трассы и конкретного гонщика этот байк имеет весомое преимущество над аналогичными моделями других брендов и более старыми разработками. На байке используется новая подвеска «APT Norco»

- это оптимизированный вариант классической FSR с существенно повышенными техническими характеристиками, что немаловажно в дисциплине скоростного спуска. Новое сечение линков придает большую прочность и устойчивость к большим нагрузкам, в том числе и при торможении, а так же повышает эффективность передачи усилия на колесо при педалировании. Еще одной интересной деталью рамы, на которую многие уже давно обратили внимание, являются встроенные отбойки, которые теперь расположены на раме и тем самым призваны увеличить угол поворота вилки и пусть незначительно, но все же снизить ее вес. Так же это позволит избежать неприятных ситуаций, когда от сильных ударов отбойниками на рамах оставались повреждения покрытия и даже вмятины.



Подвеска АРТ

Характеристики новой версии подвески существенно отличаются от моделей 2011 года, теперь ходовые характеристики, по заверениям разработчиков, существенно улучшились. Подвеска стала более чувствительной к препятствиям, плюс при боковых ударах колесо способно молниеносно реагировать на изменение рельефа и менять положение, что позволяет быстрее обрабатывать препятствия – это немаловажная черта для трасс уровня кубка мира. Изменение расположения амортизатора, длины и сечения линков на практике обеспечивают более плавную и быструю езду на разнообразном рельефе. В купе все это позволило улучшить тормозные характеристики, снизить нагрузку на перья при торможении и увеличить эффективность передачи усилия при педалировании.

Для повышения жесткости конструкции и прочности крепления заднего колеса был выбран стандарт оси 157x12. А так же мы можем видеть такие изыски инженерной мысли, как встроенные отбойники, о которых мы писали ранее, интегрированный зажим подсидельного штока и конический рулевой стакан.

Мнение редакции

Данная информация была подчёрпнута из официальных источников компании-производителя и звучит все, как всегда, чрезвычайно ярко, вкусно и красиво.

Что же нас ждет на самом деле – покажут итоги чемпионата мира, ну и, безусловно, тестирование райдерами после появления байка в рознице. Мы надеемся, что в следующем сезоне бренду Norco удастся поправить свои позиции на рынке за счет новой линейки, т.к. в последние годы этот производитель больше разочаровывал, нежели радовал своих покупателей.

В одном мы уверены совершенно точно уже сейчас – дизайн и внешний вид байков существенно изменились в лучшую сторону. И не важно, что новый Augum очень напоминает Trek Session, по крайней мере он красив и всем своим видом заявляет «Я – очень гоночный! Очень!».

Ну а едет ли белый байк быстрее красных аналогов от Specialized и других производителей – мы узнаем в скором времени!



INTERVIEW

FREERIDE



ИГОРЬ

МАКАРОНМАН

ШЫШКИН



Игорь, привет! Ну рассказывай по порядку, как пришел в наш спорт и сколько уже катаешься?

Привет! На МТБ я катаюсь уже почти 4 года. А в спорт пришёл так, как и многие ребята, просто однажды увидел зимой парня на велосипеде в шлеме и поражённый этим фактом, я начал интересоваться, что это за велосипедисты такие странные и чем они таким занимаются, что постоянно ездят в шлемах. Вскоре познакомился со всей МТБ-тусовкой нашего района. Ребята помогли мне выбрать новый велосипед – StarkPusher1. На тот момент я работал на заводе сварщиком. И с первой же зарплаты купил себе свой первый байк! Ощущения от катания превзошли мои ожидания и в свободное время я учился у местных МТБшников, гоняя с ними. Сейчас я уже просто не представляю свою жизнь без каталова.

А почему всё-таки фрирайд, а не лайтовый парк или гоночный даунхилл?

Почему Фрирайд? Да потому, что это самый безумный кайф, который можно получить на велосипеде! Когда стоишь на разгонке новой темы и знаешь, что пути назад нет и лететь придётся во-о-он туда, начинается настоящий мандраж. Тебя трясёт так, что зуб на зуб не попадает. Коленки дрожат, а от страха становится тяжело дышать. Но когда друзья кричат тебе: «Давай, Игоря!» и ты начинаешь разгоняться, страх сменяется сосредоточенностью. Ты прыгаешь, чувствуешь, что всё в порядке и полёт нормальный и мягко (или не очень) приземляешься, и понимаешь, что всё позади и ты это сделал, тебя охватывает неопишимый восторг!

Друзья радуются вместе с тобой. И пусть до тебя этот трамплин прыгали десятки людей, главное, что ты сделал что-то новое для самого себя, преодолел страх, а остальное не важно.



Я думаю, многие фрирайдеры испытывают то же самое чувство и поэтому наш выбор – фрирайд! Однако, помимо фрирайда мне нравится кататься и в других дисциплинах, как в гоночных, так и во фристайловых. В каждом стиле катания есть что-то своё притягательное, поэтому я с уважением отношусь ко всем дисциплинам, без исключения.





Какие трюки есть в твоём арсенале, какие из них любимые? А какие дались сложнее всего?

Ну из более-менее серьёзных трюков, могу назвать только backflip, над которым, к слову сказать, мне ещё работать и работать. В целом я очень люблю делать простые трюки, самый любимый из которых «Nofoot to нас». А вот сложнее всего мне даётся «Table-top». Я учу его уже 3 года и до сих пор получается ужасно криво и не красиво (при том, что флип я посадил за год). Мне кажется, у разных райдеров просто предрасположенность к разным трюкам. Так что трюкач из меня примерно такой же, как из енота физик-ядерщик.

Ты регулярно катаешься в защите?

Да. Абсолютно всегда. Даже при нежной покатушке по району, как минимум надеваю котелок и защиту колена. Во первых через пять минут катания ты уже перестаёшь замечать её на себе, а во вторых даже при лайтовом катании всегда может прийти в голову какая-нибудь идея и вот тогда котелок будет как раз кстати.

А вот если собираюсь прыгать что-то, чего я ещё не прыгал или что меня пугает, надеваю фулл-фэйс и панцирь.

На самом деле я очень пугливый и всегда предпочитаю перестраховаться, за что не раз был сам себе благодарен.

Были ли у тебя серьёзные травмы и какие самые болезненные?

Действительно серьёзных травм не было, за что я благодарен своей привычке кататься в защите. А по мелочи было много различных ушибов и растяжений.

Серьёзных сотрясений, благодаря ношению шлема, удалось избежать.

Самой неприятной была травма в Яхроме. В прошлом году я тестировал финишный бигарь и улетел правее приземления в какие-то пеньки, из которых меня выкинуло, и я воткнулся головой в плоскость. Тело сложило пополам как лист бумаги. По ощущениям было похоже будто все внутренние органы оторвались от своих мест и в хаотичном порядке болтаются внутри туловища, а каждый вдох отдаётся дикой болью. Но слава богу, всё обошлось. Неделя на «кэтанове» и я снова был на ногах.





Любимые места катания - банально, но интересно, где чаще всего рубишься?

В Москве очень люблю Смотру, Филпарк, но порой и на дёртовые споты заезжаю. Из подмосковных мест катания мне очень нравится в Яхроме, плюс там обитает лютей отморозок newschool фрирайда - Максим Литвиненко, у которого я многому научился. Ещё люблю трассы в Обнинске, где местные парни Серёга, Никита и другие продвигают MiniDH в своём городе. И конечно-же нельзя не упомянуть легендарный Дзержинский карьер.

Новые темы в Москве и МО - как считаешь, чего не хватает для развития фрирайда в наших краях, а где наоборот можно хорошо прогрессировать начинающим?

Радует, что то тут, то там появляются новые споты. Но для действительно эффективного развития фрирайда нам не хватает лояльного отношения со стороны администраций лесопарков и правительства в целом. Речь идёт даже не о поддержке со стороны властей, а хотя бы о прекращении дискриминации нашего, пусть и молодого, спорта. В частности, прекращение сноса спотов, построенных на неиспользуемой территории.

Про это уже много говорилось, так что мне добавить нечего. А для начинающих могу порекомендовать съездить на Смотру или в Филпарк,

где, в атмосфере доброты и взаимопонимания, местные ребята подскажут и расскажут, что, да как.





Твой байк, ты достаточно долго рубил на хт, а теперь у тебя подвес и, насколько мне известно, весьма эксклюзивный?

Так и есть. С недавнего времени я катаюсь на довольно интересном велосипеде.

Это прототип двухподвеса для слупстайла от компании Stark, который мне дали на тестирование. Ещё один такой же у Антона Шумилина в Петербурге.

Честно говоря, я ещё не успел хорошененько на нём раскататься, но первые ощущения от катания – самые положительные. У него просто потрясающая геометрия. Он одновременно и вёрткий, за счёт коротких перьев, и стабильный, за счёт длинного переднего треугольника. В езде и в воздухе он сохраняет все плюсы хардтэйла, но когда начинается колбасня или когда ты приземляешь жёсткую тему, подвеска отрабатывает как надо! Думаю, примерно через месяц-два я смогу написать подробный отчёт об этом велосипеде, а пока буду использовать его на полную катушку, и постараюсь раскрыть весь его потенциал.

Я часто задавал этот вопрос - байк мечты, существует ли такой именно для тебя?

Ну если мой новенький двухподвес будет стойко переносить мой колхозный стиль катания и держать все нагрузки, которые я привык давать на велосипед, то думаю, он и будет байком моей мечты.

А если говорить о внешнем виде, мне очень нравится Transition Double и Bottlerocket. Но вот ведь совпадение, когда я нёс по Соколям свою новенькую раму с амортиром, меня несколько раз спрашивали «А это что, Транзишн?», «А почему на бутлрокетке написано «Stark»?». Да вы и сами всё поймёте, когда на него посмотрите. А что, бывает ведь такое, что мечты сбываются.

А когда ты сыт по горло от атцгорубилова, к чему тянутся руки? Вообще - твои хобби?

Я очень люблю снимать и монтировать видео. Конечно опыта у меня ещё очень мало, но я работаю над собой, читаю книжки, постоянно практикуюсь. Люблю сходить на турничок, побоксировать с друзьями или побороться.



Фотографы: Алексей Рыбин, Сергей Арсенин
Максим Литвиненко, Вадим Лебедев
Валентин Зименко



Так как я никогда не занимался единоборствами, выглядит это всё максимально колхозно и может даже глупо. Но зато это приносит удовольствие, а хобби оно на то и хобби, чтобы удовольствие принести.

Ну а если уж экшн совсем приелся, то могу вообще весь день просидеть перед компом с бутылкой КокаКолы и пересматривать Южный-Парк или играть в компьютерные игры.

Какие планы на предстоящий сезон - чем удивить кочку.ру и не только?

Планы прямо скажем, наполеоновские, но всех секретов раскрывать не буду. Если всё пойдёт по плану, к концу осени в рунэте появится добротный интересный фильм про

МТБ, который вы обязательно должны посмотреть!

Но всё в своё время. Главное выжить при съёмках.

Ну и напоследок – пару слов начинающим райдерам, что нужно для прогресса?

Не люблю давать советы, но одно знаю точно. Нужно серьёзно относиться к своей жизни и к своему здоровью. Старайтесь адекватно анализировать свои возможности и всегда надевайте защиту, ведь в этом мире есть люди, которые вас очень любят. Будьте осторожнее если не ради себя, то хотя бы ради них.

А всё, что нужно для прогресса – это ваше желание и упорство. Вот так, всем фрирайд, пацаны!



Викто JAM

ИГОРА



В начале июня произошло событие, которое привлекло внимание всей МТВ-общественности и собрало огромное количество участников. Естественно речь идет о самой крутой DH-гонке в европейской части России – **«Игора Bike Jam»**. В этой статье мы расскажем о том, как команда нашего журнала посетила Игору и какие впечатления остались у нас после этого ивента.



Решили? Едем!

Поездка команды нашего журнала была спланирована спонтанно. Буквально за неделю до гонки мы созвонились с организаторами, договорились о размещении в отеле, решили транспортные и прочие вопросы, и в ночь перед гонкой двинулись в путь.

Рассказывать о сложностях такого переезда и кошмарности дороги – нет никакого смысла. Кто ездил на личном авто от Москвы до Питера, да еще и ночью, прекрасно нас поймут. Единственным замечанием будет, пожалуй, только то, что мы обогнали циклон, который накрыл, в последствии, Питер в понедельник следующей недели, как раз после гонки.

Буквально за 20км до Игры мы попали в огромную пробку, в результате на самом курорте мы были в 12.20, а на старт был назначен на 13.00, поэтому мне удалось спуститься по трассе ровно один раз, перед началом заездов.

В качестве вступления хочется сказать пару слов в защиту организаторов.

Читая комментарии на отечественных порталах и форумах, возникает вопрос – неужели некоторые товарищи (причем их довольно много) на полном серьезе отождествляют организаторов с фактическими хозяевами курорта? Этот вопрос адресован тем, кто предъявлял претензии по размещению гостей. Да, с этим было не все гладко, но на мой взгляд претензии не вполне обоснованы, т.к. размещение полностью ложится на плечи компании-владельца, а организаторы и так оказывали сильную поддержку в предоставлении номеров.

Ну а теперь о главном – об организации самой гонки. Всего пара слов – невероятно круто! Почему именно так? Да потому что теперь с полной уверенностью можно сказать, что это были лучшие соревнования в текущем сезоне в европейской части России, а главное – это был настоящий даунхилл, многие участники, побывавшие в горах, отмечали это. Мы часто слышали комментарии вроде «отличная трасса, сложная, насыщенная – прекрасная разминка перед сезоном в горах».

**Bike
JAM**

В Игоре - настоящие горы.

Действительно, трасса была очень затяжной, для нашей евро-плоскости, длина составляла **1100 м.** А спуск, в среднем занимал, около 2-х мин, лучшим временем стал результат **Владимира Пуляевского** из команды **Velomania.ru – 1:45.29**

На протяжении почти всей трассы райдеров ждала сыпуха, в самом начале после старта и резкого спуска – плоский песчаный поворот, в котором многие зарывались и даже улетали за сетку и далее до середины трассы песчаные секции повторялись неоднократно, потом разметка уводила райдеров в участок хвойного леса, где было множество корней и сыпуха в виде песка попеременно с опавшей хвоей и камнями. Уклон постоянно изменялся, были и резкие съезжалки и дропы, переходящие в более пологие участки с гэпами и кикерами, местами приходилось активно педалировать. Одним из таких «крутежных» участков был длинный шор на высоте около 2х метров с постоянным уклоном, кто-то смело крутил по доскам, кто-то предпочитал его объехать.

Но так или иначе всем запомнилось жесткое падение Коли Пухиря, он поскользнулся на шоре, после неудачного выхода из поворота и упал на спину, слава богу все обошлось и Коля стойко продолжил заезд, показав совсем не плохой результат!

Нельзя сказать, что трасса подходила новичкам, скорее на ней было комфортно и профи, и любителям с опытом, и даже тем, кто не был готов особенно рисковать. Практически у всех препятствий организаторами предусмотрительно были сделаны объезды, однако некоторые участки нельзя было миновать, например секцию бревен и, следующую сразу за ней, секцию камней, а так же плоские песчаные повороты, лесные участки с дропами на корни и т.д. Вообще работы для подвески на трассе было предостаточно, мой A-Line отработывал все 200мм хода, но до пробоев дело не дошло.

Еще хотелось бы отметить качество подготовки трассы, разметка была отличной, все было четко видно, с первого раза интуитивно проходились все участки, не вызывая особых трудностей.

ИГОРА



На всех гэтах в районе приземлений лежали маты, спасающие райдеров в случае жесткого недолета, а так же матами были обтянуты потенциально опасные деревья, на резких съездах и плоских поворотах были натянуты сетки. Но помимо всех этих прелестей и большой надувной арки на старте, было два огромных плюса, которые практически не встречаются на гонках в этой части страны.

И первый из них – это идеально работающая система автоматического хронометража «Омега», думаю этим названием все сказано, результаты гонщиков измерялись с безупречной точностью. Вторым плюсом, правда работающим с перебоями, да и со скоростью гоночной черепахи (хотя возможно быстрее было просто нельзя) был подъемник, нужно отметить, что на курорте их несколько, но на момент нашего приезда функционировали две канатки – двухместная и четырехместная, участникам соревнований была предложена первая. А вторая линия подъемника вела к зоне отдыха на озере, но об этом чуть позже.



Ashes to Ashes, Dust & Bones.

Заязды начались точно по расписанию. На регистрации участники получали два номерка (на байк и на спину), а так же браслет-пропуск на подъемник. Браслеты имели цветовую градацию и, помимо бесплатного подъема, предоставляли различные бонусы, какие именно - воспроизвести не возьмусь, да и не особо старался запомнить. Рядом со стартом была расположена палатка-столовая с буфетом, в котором цены, по заявлению организаторов, были льготными – специально для участников (как выяснилось позже – 60р. за бутылку воды 0,5л по меркам этого курорта – практически продажа по закупочной цене).

Еще приятным моментом стало появление палатки с ремонтом от спонсоров соревнований Chillen Grillen, где все желающие могли бесплатно (в большинстве случаев) отремонтировать свой байк, получился своеобразный питстоп, что безусловно подняло в наших глазах уровень подготовки организаторов.



Рядом с ремонтом можно было купить футболки, защиту, железки и различные сувениры, присутствие таких торговых точек на отечественных МТВ-гонках - редкость, зато аналогичных полным полно на любых соревнованиях по мотокроссу и если это «правило» перейдет к нам – мы всеми конечностями «за»!

Разделение по категориям было стандартным – девушки, любители, мастера, юниоры, элита. Стартовали все по порядку, стартами руководила наша Маша, естественно Клубника. Первыми на старт вышли девушки. И уже этой категории разгорелась жесткая борьба. Однако цель данной статьи не рассказать о заездах конкретных райдеров, а передать ощущение от поездки, тем более не хотелось бы тавтологии – большинство отечественных сайтов пестрели заголовками статей об Игоре буквально на следующий день после гонки. Поэтому все это уже написано и неоднократно прочитано, повторяться – не будем.

Скажу кратко – квалификация прошла удачно, обошлось без серьезных падений, даже ваш покорный ни разу не убрался (надо заметить - за оба дня). Впечатлений была масса, после стартов кто-то остался гонять по трассе до тех пор, пока не закрыли подъемник, но большинство отправились в свои номера - принимать душ и ждать результатов квалификации. Результаты стали известны около 8-ми вечера, а до этого мы успели осмотреть весь курорт и вот наши впечатления...



ИГОРА

И в России бывает Европа.

На самом курорте мне нравилось все (кроме цен на питание), начиная с архитектуры жилых комплексов и заканчивая инфраструктурой всей зоны отдыха. На территории курорта расположены гостиничные комплексы, коттеджи, ледовый дворец (в котором, помимо катка, есть кинотеатр, боулинг, бильярд, суши-бар и еще куча развлечений на любой вкус), в отдельном здании расположены рестораны типа «Бистро», спорт-магазин и камера хранения (в которой на ночь можно было оставить байк), далее гостей ждала отличная chillout-зона у искусственного озера.

Тут вокруг водоема расположены кафе-бары в стиле открытых веранд, пляж и даже бассейн, а с другой стороны зона для шашлыков и поле для мини-гольфа. Чуть поодаль есть загон с мирно пасущимися лошадьми, видимо можно прокатиться, а по дороге в сторону леса мы обнаружили указатели ведущие на paintball площадку. Нужно ли говорить, что во всех зданиях (кроме служебной гостиницы, где к стати нас и разместили) был бесплатный wi-fi?

Про номера в гостинице и коттеджах ничего сказать не могу, судя по фото – там шикарно. С ценами так же не ознакомился, просто не хватило времени и сил, но могу сказать одно – нас разместили по льготным условиям, за что отдельная благодарность организаторам – они постарались.

**Bike
JAM**



Илюша ночью песни пел.

Если честно, я вырубился в 8 вечера и проснулся только в 8 утра в воскресенье – сказалась усталость от бессонной ночи, проведенной в пути. Однако по красочным рассказам и фото/видео, которые, впоследствии, появились в сети можно судить, что ночь удалась. Сначала ребята устроили эпическую схватку на надувном батуте, потом тусили на дискотеке и лишь под утро разбрелись по номерам, отдельно мне отметили громкие рассказы Илюши Суражевского о собственных подвигах, которым внимали все спящие и не спящие гости курорта, а так же заведующую службкой, пытающуюся выселить особо активных гостей. Ну ничего, мы их (хозяев) поймем и простим, они еще не привыкли к нашему ритму жизни.

Подвес в руки и на старт.

Утро началось с кофе в баре главного здания гостиничного комплекса. Просмотрев результаты квалификации, забрал байк и отправился на старт. Времени для тренировки было достаточно, успел спуститься в спокойном режиме несколько раз, что позволило улучшить результат в финале.

Не буду распространяться про свое любительское катание, а обращу внимание читателей на жаркую борьбу, которая разгорелась в категории «элита», тут счет шел на доли секунды.

Вперед старались вырваться райдеры из Москвы, Королева, Калининграда и даже Ангарска, им на пятки наступал Пухирь, который был полон решимости показать результат существенно лучший, чем в квалификации, ну и безусловным лидером оставалась «русская пуля» – так прозвали Вову Пуляевского колледжа по цеху.





На подиум вошли знакомые всем лица.

Первым делом хочется отметить призы, они поражали всех участников, такого призового фонда не было уже давно, за первое место в категории «элита» победителю вручались супер-крутые «красивые палочки» – рама Demo 8 2011 года, а за первое место в «юниорах» - рама P.3 2011. Прежде чем привести результаты гонки (хотя их наверняка не видел только сидящий в бункере) хочется подвести итог и отметить все плюсы и минусы этой поездки, возможно эта информация повлияет на решение тех, кто посчитал, что такое мероприятие можно безболезненно пропустить (ах, как вы ошибались).

Итак, плюсы: потрясающая организация (хоть и не без косяков, но все они простительны на фоне настоящего праздника для всех гостей); отличное место для проведения гонки (обустройство курорта); прекрасно подготовленная трасса (затяжной спуск, с кучей препятствий и реальной жестью – настоящий Downhill); действительно ценные и редкие призы, за которые стоит бороться до последнего!

Минусов всего несколько: во первых цены (хотя возможно для кого-то это не проблема), во вторых – если у вас нет личного автотранспорта, добираться неудобно, сначала на поездке до Питера, а оттуда на электричке – хотя это тоже спорный момент.



И в заключении.

Все остальные претензии относятся к мелким недочетам организаторов и хозяевам курорта, но мы уверены, что все они носят временный характер и будут исправлены к следующему Bike Jam'у, мы с нетерпением ждем анонса следующего этапа соревнований в Игоре и обязательно посетим этот замечательный курорт вновь!

Результаты:

Категория Женщины:

- 1 — Маркова Виктория (Москва) Veloprog.ru — 2:15.30
- 2 — Литвинюк Дарья (С-Петербург) SouthBikePark — 2:18.27
- 3 — Иванова Екатерина (С-Петербург) SouthBikePark — 2:25.72

Категория Любители:

- 1 — Цурков Артем (Москва) Дебошь — 1:51.49
- 2 — Катильский Андрей (С-Петербург) Alien Bike — 1:55.31
- 3 — Крикунов Константин (С-Петербург) Дебошь — 1:59.61

Категория Мастера:

- 1 — Малахов Иван (Смоленск) ActionBrothers.ru — 1:53.28
- 2 — Прокаев Алексей (С-Петербург) Alien Bike — 1:59.09
- 3 — Алибеков Сергей (С-Петербург) SouthBikePark — 2:02.18

Категория Юниоры:

- 1 — Бочанский Евгений (Москва) SEBE/Velomania.ru — 1:50.77
- 2 — Дугин Максим (Мытищи) Veloprog.ru — 1:56.38
- 3 — Матюха Андрей (Москва) Disco — 2:01.09

Категория Элита:

- 1 — Пуляевский Владимир (Ангарск) SQEEZY/Velomania.ru — 1:45.29
- 2 — Пухирь Николай (Москва) Race Star — 1:48.39
- 3 — Алещенков Антон (Калининград) SQEEZY/Velomania.ru — 1:53.30





NSbikes AERIAL

Необходимость замены педалей, со своейственной судьбе иронией, возникла буквально за 6 часов перед отъездом на Игору. Причины тому было две – неустрашимый люфт в левой педали, подшипники отслужили свое, ну а второй причиной были под ноль стертые шипы, без возможности замены (откуда столь убитые топталки попали к автору этих строк – лучше умолчать).

И так – для решения проблемы требовалось качественное, прочное, а главное экономичное решение, поджимали сроки, да и заранее спланированный бюджет тревожить не хотелось. Еще стоит упомянуть о том, что крайне важен был такой фактор, как цепкость платформ, ведь целью этой поездки – был настоящий даунхилл, контакты я не использую, т.к. предпочитаю более универсальное решение в силу ряда причин.

Решение было найдено на сайте mtbshop.ru, мой выбор пал на пару ярко-красных топталок **NS Aerial Unsealed**, как раз под мой красный A-Line. Что же приготовил известный бренд для любителей платформ?

NS и Downhill совместимы?

В стильной коробке с надписью NS Bikes покупателя ждут только педали, запасные шипы и ключи для их замены в комплект не входят, еще один минус этой модели – насыпные подшипники, но на этом все минусы заканчиваются и можно перейти к плюсам, а их немало.

Начнем с профиля – NS, следуя тренду, сделали профиль утонченным, как следствие педали получились более плоскими, с большой площадью сцепления. Платформы ровные, с небольшим сужением в центральной части – там, где расположен логотип производителя. 10 сменных шипов под шестигранник с каждой стороны обеспечивают отличное сцепление педали с подошвой, как показала практика – после покупки их стоит подтянуть, после этой процедуры вырвать шип из платформы – практически невозможно. Стальная ось и большое количество отверстий обеспечивают вес в **445 грамм**. Грамотно просчитанная геометрия рамок делает их стойкими к ударам о камни и прочие препятствия.





К слову – для любителей гриндов, вполне подходящий вариант. Напомню, что я испытывал их, как педали для гоночного болида, поэтому встреча с каменной секцией и корнями – была обеспечена. В заключении стоит сказать о подшипниках – они не являются слабым местом этой модели, отнюдь, все компоненты идеально подходят друг к другу, обеспечивая отличное вращение платформы на оси.

Однако после попадания влаги (что может произойти лишь после долговременного использования, т.к. изначально все подшипники герметично закрыты) может появиться скрип, поэтому стоит заблаговременно позаботиться о дополнительной смазке. Крепление оси с обратной стороны имеет отверстие под шестигранник, что подразумевает возможность установки не только ключом, как и у большинства современных педалей.

А теперь пару строк о тесте. В качестве «гоночной обуви» я использовал кеды De Facto от бренда Almond, эта модель специально разработана для катания, с абсолютно плоской подошвой без сложного рисунка, что обеспечивает максимальную площадь соприкосновения с педалью.

Первый же спуск дал понять, что топталки жестко вгрызаются в подошву и не дают ногам слетать даже на реальной жести. Не буду врать, конечно местами ноги слетали – в основном из-за собственных ошибок, но вернуть их обратно и моментально жестко зацепиться за платформу – не составляло никакого труда. Педали отлично держали подошву на протяжении всей трассы, при первом же спуске стойко выдержали встречу с каменной секцией, удар высек искру, но после спуска выяснилось, что все шипы целы а в месте

удара образовалась незаметная царапинка – даже краска не была содрана. К слову о краске, матовый красный – мой выбор, но большой плюс этой серии в том, что NS, в угоду модникам, производит педали этой модели во всех, самых распространенных, цветовых решениях.

Что имеем на выходе?

Универсальные топталки, с отличным дизайном, продуманным профилем, сменными шипами, цепкой хваткой, а главное – по очень вкусной цене. Ну и кого не обрадует тот факт, что можно легко подобрать педали нужного цвета?

NS сделали отличные педали, серьезных конкурентов которым, в том же ценовом сегменте, просто не существует.





connex BY WIPPERMANN

Контора Wippermann производит цепи и звездочки в Хагене (Германия) уже более ста лет. Они специализируются на изготовлении цепей для различных отраслей, их ассортимент настолько велик, что включает в себя цепи практически для любого применения. Их многолетний опыт производства цепей для применения в различных сферах дает им преимущество перед другими производителями - ни одна фирма, которая производит велосипедные цепи, не может сравниться с Wippermann.

Почему многие выбирают Wippermann? Помимо колес и покрышек, ни один компонент вашего байка не испытывает больших нагрузок, чем цепь. Цепь на байке с 10-ю скоростями, состоит примерно из 432 частей, которые должны работать четко и эффективно, чтобы выдерживать нагрузки. И если вы собираетесь усовершенствовать свой велосипед - начните с цепи.

Некоторые люди логично предполагают, что цепи фирмы Shimano лучше работают с деталями от Shimano, цепи Campagnolo с деталями фирмы Campagnolo, а цепи SRAM с деталями SRAM. Мы же не можем ожидать от General Motors, что они будут производить покрышки для Chevrolet, по аналогии - не стоит

полагаться на высокое качество цепей, которые предоставляются различными фирмами, которые не специализируются на изготовлении цепей. А Wippermann - это продукт качественно нового уровня. Далее приведена сравнительная таблица нагрузок. Использование высококачественных материалов в сочетании со специальной геометрией и формой каждого компонента, позволяет данным цепям достигать невероятной гибкости без изменения начальной формы. Каждая тестовая копия цепи была опробована на симуляторе, который имитировал заезд райдера - профессионала по шоссе длиной в **3 000 километров** в течении **115 часов**.

Breaking Load Results

Wippermann connex 10S8	1
Wippermann connex 10S0	1
Shimano CN 6600	2
Campagnolo C10	3
Wippermann connex 10S1	*4
Shimano CN 7801	5
Campagnolo C10 Ultra	*6
Shimano CN 5600	7
SRAM PC 1090	8
SRAM PC 1090 R	*9
SRAM PC 1070	10





10-Speed chain breaking load test conducted August, 2007

Chain model	Samples and Breaking loads					min.	max.
	P1	P2	P3	P4	P5		
conneX 10S0	10 600 N	10 700 N	10 800 N	10 600 N	10 700 N	10 600 N	10 800 N
conneX 10S8	10 700 N	10 600 N	10 600 N	10 700 N	10 700 N	10 600 N	10 700 N
conneX 10S1	10 300 N	10 400 N	10 300 N	10 500 N	10 300 N	10 300 N	10 500 N
Campagnolo C10 Ultra	10 000 N	9 900 N	10 050 N	9 950 N	10 000 N	9 900 N	10 050 N
Campagnolo C10	10 400 N	10 350 N	10 400 N	10 650 N	10 600 N	10 350 N	10 650 N
Shimano CN 7801	10 000 N	10 100 N	10 150 N	10 100 N	10 050 N	10 000 N	10 150 N
Shimano CN 6600	10 550 N	10 500 N	10 400 N	10 500 N	10 450 N	10 400 N	10 550 N
Shimano CN 5600	9 850 N	9 850 N	9 900 N	9 850 N	9 900 N	9 850 N	9 900 N
SRAM PC 1070	9 200 N	9 300 N	9 200 N	9 250 N	9 100 N	9 100 N	9 300 N
SRAM PC 1090	9 600 N	9 850 N	9 700 N	9 600 N	9 550 N	9 550 N	9 700 N
SRAM PC 1090 R	9 300 N	9 300 N	9 400 N	9 550 N	9 250 N	9 250 N	9 550 N



Все цепи от бренда ConneX разработаны с использованием новейших технологий и поэтому совместимы с любыми системами.

Обратите внимание на то, что края внешней части одного звена цепи практически прямые. Это позволяет им сцеплять зубцы на микросекунды быстрее, чем у цепей в форме восьмерки. И если части цепи уже начали сцепляться, то глубокая бороздка на внутренней стороне ускоряет этот процесс.

Цепи Wippermann гарантируют хорошую работу за счет сочетания гибкости и уникальной формы внешней части звена цепи.

Благодаря разработке собственных стандартов производства, цепи Wippermann обладают качественными и крепкими кольцами-втулками, гладкими штифтами - за счет этих компонентов обеспечивается четкая работа цепи, а так же повышается ее долговечность и стойкость к износу





ru Velomania.ru Veloman

Velomania.ru Velomania.ru Vel

Velomania.ru

ru Velomania.ru Veloman

Velomania.ru Velomania.ru Vel



DIRT

The Pit Jam



18 июня в Орехово

на излюбленном споте всех московских дертеров - «Яме», прошел крутейший дерт-контекст «The Pit Jam». Главным спонсором этого мероприятия выступил веломагазин mtbshop.ru, а организация легла на плечи небезызвестного Паши «Вишневого» (Алехина). Нужно отметить, что после зимы вылеты всех дертов были разобраны любителями шашлыков, да и приземления сильно осыпались.

Ребятам пришлось заново отстраивать любимый спот – в итоге новые дерты в «Яме» получили статус самых больших не только в Москве, но и в России. Вишневый после своей успешной поездки в Вену разошелся не на шутку и все-таки взялся за повышение уровня отечественного дерт-движения!

Неудивителен тот факт, что это мероприятие собрало огромное количество зрителей и болельщиков, которые пришли поддержать участников контекста. Не смотря на то, что элемент серьезного спортивного мероприятия присутствовал, организаторам удалось обойтись без лишнего официоза и провести соревнования в атмосфере праздника и веселья.

В итоге получилась отличная тусовка, ведь именно так расшифровывается приставка «Jam» в названии.

Зрители были обеспечены бесплатным барбекю и пивом, а участникам выдавались энергетические напитки от компании Red Bull.

С 3-х часов дня и до позднего вечера спортсмены выполняли сложнейшие трюки на огромных амплитудах – длина первого полета составляла 8 метров, а высота около 5 метров, второй трамплин был поменьше – около 5 метров в длину.

Ребята выступали в двух категориях – профи и любители, разделение на mtb и bmx не было.

Свои сильные стороны в категории «любители» показал Аркаша Сафронов (про которого мы писали во втором номере), а сильнейшим среди профи стал Руслан Кутлубаев, более известный, как «Хам». Ну а Вишневый, не смотря на идеальное посаженный флип-даблвип, взял почетное второе место.





Нереальные связки трюков сыпались нескончаемым потоком, ну а под конец дня стали известны имена победителей:

В категории «Любители»:

Первое место занял Аркадий Сафронов.

Второе место отошло Вячеслав Дегальцев.

Ну а третьим стал Виталий Головчук.

В категории Профессионалы шла напряженная борьба:

И здесь титул чемпиона получил Руслан «Хам» Кутлубаев

Павел «Вишневый» стал вторым, уступив первое место другу.

А бронза отошла Денису Антохину.

DIRT

Подводя итог можно сказать, что тусовка удалась, подобных мероприятий уже давно не проводилось, зрители были в восторге, а участники получили запредельные дозы адреналина и веселья!

Организаторы обещают провести «The Pit Jam» вновь и возможно – даже в этом сезон, что ж с нетерпением ждем и советуем всем и каждому посетить этот контекст, такое событие просто нельзя пропускать!

Фото любезно предоставлены Юрием Блажко.



DIRT



MTBSHOP
клуб любителей велосипедов

The Pit Jam

Уже давно dirt-контеры в Орехово не собирали такого количества зрителей

INTERVIEW-GIRLS

TRIAL

Наталья Кузнецова

История девушки и триала...





Привет! Расскажи нашим читателям о себе!

Всем привет! Для начала представлюсь. Меня зовут Кузнецова Наталья Евгеньевна. Мне 17 лет. Живу я в небольшом городе под названием Курск. Учусь, работаю, занимаюсь спортом и люблю выезды на природу. Все свои увлечения перечислять не буду, их слишком много. Назову парочку самых важных для меня - это фотография, восточные танцы и триал. На сегодняшний день триал для меня - профессиональный спорт!

Как ты пришла в этот спорт, сколько уже катаешь?

Я до сих пор вспоминаю эту историю с улыбкой. Просто оказалась в нужный час в нужном месте! Однажды я гуляла у себя на районе и случайно заметила парня на велике, но привлек мое внимание не парень, а велосипед. Он был без седла! Подъехав чуть ближе, парень начал делать удивительные для меня, на тот момент, трюки. Он вставал на заднее колесо, катился на нем, прыгал на ступеньках. Меня это все почему-то зацепило. Как только я зашла домой я села за комп и начала рыться в интернете, стараясь найти что-то подобное.

И нашла школу! Мне было ужасно неудобно идти к парням одной, но со мной никто не хотел. Через несколько месяцев я с классом гуляю по центру города и вижу соревнования. Это оказались как раз триалисты. Я не могла оторваться от них, как сейчас помню тот день. Это было 2 ноября 2008 года. Но и тогда я побоялась подойти и попроситься к ним. И вот спустя больше полугода (в конце мая 2009г.) в сетях интернета меня находит главный триалист Курска и предлагает прийти на тренировку. Тот момент я тоже помню отчетливо! Я прыгала от радости аж до потолка! Вот так я и начала ходить на триал, но первые полгода это было несерьезно, я ходила потому, что мы просто весело проводили время, потом постепенно я начала втягиваться. И уже с конца зимы 2010 я занимаюсь этим спортом серьезно. И считать я все таки привыкла именно от зимы - т.е. 1,5 года я занимаюсь этим серьезно!



INTERVIEW - GIRLS



Почему ты выбрала именно триал?

Знаешь, это объяснить тяжело. Есть такое ощущение, что это моё. Именно в этом спорте я себя нашла. Чувствую себя в своей тарелке! Тем более я считаю, что не просто так попала в этот спорт. Это судьба!

Какими были твои первые соревнования, что тебе запомнилось?

Это было супер! Первые соревнования всегда самые запоминающиеся и особенно те, когда занимаешь 1-е место. Но у меня было и то и другое! Первые мои соревнования проходили в нашем городе. На тот момент нас было уже 3 девочки-триалистки в Курске.

И борьба была видна, хотя мы еще ничего серьезного не умели. Но все же я старалась и заняла 1 место. И наверное тогда я почувствовала вкус пьедестала. Я для себя решила, что точно буду первой в России, конечно было странно ощущать на себе косые взгляды парней, но атмосфера на соревнованиях меня только подбадривала!

Сколько побед ты уже одержала и на каких соревнованиях? Выдели наиболее интересные моменты!

Главное теперь ничего не забыть. Честно, боюсь что-то перепутать.

Назову победы этого сезона!



INTERVIEW-GIRLS



У меня следующие титулы:

"Чемпионка Курской Области"

*"Чемпионка Туапсинского
Района"*

"Чемпионка Смоленской Области"

*2 место на "1-м этапе Кубка
России"*

*2 место на "2-м этапе Кубка
России"*

*1 место на "4-м этапе Кубка
России"*

*2 место на "6-м этапе Кубка
России"*

*1 место на "8-м этапе Кубка
России"*

**Какие "профессиональные"
травмы у тебя были?**

Пока обхожусь синяками и царапинами (смеется). Вообще очень часто, когда встречаются опасные препятствия, нас (девушек) всегда подстраховывают парни.

Твои любимые места катания, где чаще всего тренируешься?

У нас есть парк "Боевая Дача" ну мы её проще называем "Боевка". Вот там то я и люблю кататься, ну и конечно около дома приходится, все таки до парка ездить далековато.

Твой байк, какой он?

Он... плохой, но он молодец и именно его я люблю! Он многое уже выдержал.





На нем, как и на мне, много царапин, но эта каждая царапинка – воспоминание о взлетах и падениях. Вообще я пока насчет хорошего байка не парюсь. Я хочу сначала отработать технику, а потом уже собрать себе легкий, хороший байк. А пока мы с моим любимым STELSom будем покорять вершины.

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

Ну планы я строила еще зимой, перед началом сезона. И я сказала себе, что ниже 2 места нельзя! Ну вот и выполняю свое обещание!

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

На этот вопрос много отвечать не хочется... Поблагодарить конечно есть кого!

Это Олег Ефимович Цирилльсон, мой второй папа, друг и просто отличный тренер. Так же моего самого дорого человечка - это Татьяна Качалина (лучшая подруга, которая всегда поддерживает), конечно же тех, на кого смотрю и кто меня вдохновляет - это Тимур Ибрагимов и Михаил Суханов. Ну и, конечно же, огромное спасибо всем тем, кто в меня верит, переживает за меня и поддерживает!

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

Никогда не бояться делать то, что не делает большая серая масса людей! Надо жить и брать от жизни по максимуму. Девушкам могу сказать одно - никогда не слушайте тех, кто говорит вам "это не женский спорт..." Дорогие мои, посмотрите на меня, я в отличной форме и с формами! Всем удачи! Пока!



НАШИ БАНКИ

DOWNHILL

SPECIALIZED Demo 8 II

Юрия Пересыпкина



НАШИ БАЙКИ



Идея приобрести Specialized зародилась в октябре 2010, в Алусте, тогда я катал на фрирайдной однорычажке UMF Freddy. На камнях «федор» чувствовал себя немного не уверенно и через чур жёстко. Видя, как райдеры на спешках плывут по тернистым горным тропам, как корабли, я решил для себя, что хочу Спеш!

Собирать Demo, по началу, даже и не было мысли, хотелось взять раму Big Hit и просто переставить на него свою фрирайдную обвеску. Хиты тогда казались очень сочными и красивыми, я заглядывался на модель 2011 года чёрно-белой раскраски, но приобрести раму отменно было очень нелегко!

После окончания сезона я начал потихоньку распродавать свой Freddy, первой ушла рама. Появился стартовый капитал для покупки новой. Я начал жёстко экономить на себе, отказавшись от платных обедов и маршруток. Я ждал на работе командировку, чтобы скорей получить суточные за месяц! И вдруг перед самым отъездом на «кочке» (портал dirt.ru – прим. ред.) апнули старенькую тему о продаже нежно голубой рамы Demo 8 II 2009 года, её цена была 50000р. Я понял, что на неё мне не хватает чуть меньше половины.

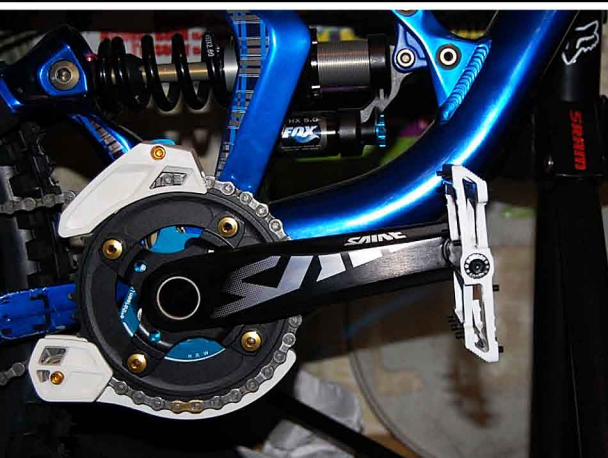
DOWNHILL

Но определённо нужно было посмотреть её. Приехав в Москву по работе, я созвонился с продавцом и поехал смотреть раму. Был ноябрь месяц, уже довольно прохладно. Ожидание возле метро было прервано чудесным ликом рамы появившейся из-за угла. Я не мог оторвать от неё глаз, казалось я ничего прекраснее не видел в жизни, он не торопясь приближался ко мне, и сказал "вот смотри". Я взял её в руки и даже не вертел и не крутил разглядывая стакан и перья, просто держал и смотрел на неё раскрыв рот! Именно в тот момент я понял, что никакой Big hit мне уже не нужен! Эти прелестные изгибы, сварочные швы монокока, магниевый линк и нежная голубая анодировка заставили откинуть последние доли сомнения!

Я его уговаривал продать её именно мне, продавец сказал, что он в принципе не торгует, но уже были такие покупатели как я, говорили что возьмут и после месяца ожидания брали себе какой-нибудь Stark Beat или Devolution. Я не задумываясь достал из кармана все свои командировочные в размере 10 тыс. и предложил ему как задаток и гарантию.



НАШИ БАЙКИ



Он недолго помолчал сказал - "хорошо, меня это устраивает!" Я был рад чрезмерно, после чего он забрал раму с деньгами и пошёл домой, я побежал обратно в метро, обдумывая по дороге как мне прожить без денег оставшиеся 2 недели командировки в Москве.

Приехав в гостиницу и объяснив коллегам ситуацию, проблема была разрешена. Вернувшись домой в Белгород я начал усиленно копить и распродавать всё ненужное от прежнего байка.

И вот, наконец свершилось! Раздобыв нужную сумму на раму и на билет в Москву, я сорвался в договорённое число, взяв пару отгулов на работе!

Приехал с утра, сразу мотнулся по магазинам, купил упаковочный пенный материал и скотч, пришёл на встречу, забрал раму, отдал деньги, продавец скинул мне пару тысяч на обратный билет. Я созвонился со своим другом в Москве и поехал к нему, упаковали раму как положено, отдохнул у него и поехал на вокзал. И вот я в поезде, с рамой в обнимку на второй полке, это был один из самых счастливых моментов в моей жизни! После приезда я сразу разобрал всю раму до последней шайбочки, перебрал амортизаторы с заменой масла, смазал, вытер и собрал.

Первый свой комплит я собрал на старых фрирайдных компонентах, что остались от Freddy, вел получился тяжёлый и грубоватый. Ничего не контрастировало с рамой, но ходовые качества Demo чувствовались сразу! Я понял, что нужно продавать шестёрки и ставить 888. Примерно месяц ушёл на то, чтобы продумать стиль и обвес байка для гор.

Итак:

Рама Specilized DEMO 8 II 2009
Вилка Marzocchi 888 RC2X 2006
Амортизатор Fox DHX 5.0 Coil 222x73
Система Shimano SAINT 801 175mm 36T
Успокоитель E Thirteen LG1+ Limited Edition chainreactioncycles
Манетка SRAM X9 9sp.
Переключок SRAM X7 9sp. short cage
Кассета SRAM PG-950 (11-32) 9sp.
Цепь SRAM 951
Тормоза AVID CODE 203\203
Педали DEITY Decoy 2.0
Руль Blackspire 808 blue 800mm
Вынос Marzocchi 63mm
Грипсы Race Face Diabolus
Подседел PAZZAS 31.4mm
Седло SDG Fly
Рулевая HOPE
Колёса: Novatec / Supra FRX / Maxxis Minion Front 42a 26x2,5

Стартовый вес 19,8кг.
Стоимость собранного байка – 96 000р.



НАШИ БАЙКИ



Тормоза и колёса решил пока оставить прежние, так как они себя очень хорошо показали в горах! Остальной обвес подбирал с минимальным весом и хорошими тактико-техническими характеристиками!

Вилку купил Б/У, привезена из Израиля, внешне состояние было конечно не очень, потрёпанная горами, все штаны закоцанные, подранные до алюминия, но разобрав я был очень доволен, все идеально чисто и зеркально! Разо брав всё до болтика, решил сразу же заняться штанами, зачистил всё до зеркальной поверхности, затёр все царапины!

Отдал в авто-покраску, стала белоснежнее и красивее новой! на пружины посадил термоусаживающиеся трубочки! Ноги были без дефектов. Заказал в Москве наклейки 888 голубого цвета! Просто люблю Marzocchi за прочность и нежную работу!

Шатуны я заказал Saint длиной 175 мм, так как других на момент покупки в наличии не было. Сразу же пошёл шквал негатива от московских райдеров, оказалось что на эту раму ставят 165мм и всё равно мучаются от зацепов об камни и бардюры.

Потестив свои 175-е Сэйнты с месяца, понял что это всё непонятные стереотипы людей, которые скорей всего и в горах то не были, ни одного зацепа ни шатуном, ни педалью и даже успокоителем не было, скорей это всего лишь моральный фактор, ведь речь идёт о 10мм.

Педали выбрал самые плоские с очень широкой платформой! Переключку решил взять X7 но с X9 манеткой, так как он все же крепче, а качество переключения зависит от манетки. Со временем хочу попробовать тормоза Avid Elixir R, сила их торможения не уступает кодам, а вес и миниатюрность выигрывает!

Усевшись на собранный байк, я понял, что угол стакана и вилки весьма не привычен после фрирайдной геометрии, но привык к нему буквально за 2 дня. В полёте, в поворотах, на вкручивании - байк себя ведёт просто изумительно, поглощает все попадающиеся ему неровности и уверенно держит райдера в седле. Хотя он и длинный, но все стритерские фишки на нём делаются на ура, он словно сливается с телом и покорно слушается тебя! Думаю Demo 8 - лучший аппарат в своём классе, который был создан для DH! С терпением жду новой поездки в горы!



“Как я
это лето...”

Сосисетие
Лиги Васильевой



Началось лето уже, пожалуй, в мае! В славном городе Санкт-Петербурге, куда я люблю периодически заезжать, чтобы повидать друзей!

Можно написать даже целый рассказ о насыщенности первого дня приезда, мы прошли невероятное количество километров с другом Колей и посетили кучу разных мест, побывали на детском утреннике с клоунами и шарами, выпили там пивка! сходили на концерт к друзьям музыкантам группе «Либида», дошли пешком от Спортивной до «дворика» и потом обратно, и ещё много куда ходили пешком, так что к вечеру ноги отваливались.

В один из чудных дней, незадолго до моего отъезда решила заехать к Коле в гости, попить чайку и закатычутька на его байке.



Я придумала зачем-то объехать вокруг, толи клетки для выгула детей, толи площадки для игры в мяч, и тут вдруг неожиданно произошло невероятное! «Здравствуй газон!» сказали мои плечо и лоб, а газон ответил «Привет, сломанная ключица!» катание естественно как-то само собой отменилось! В начале сезона это было весьма печально.

По приезду в Москву вспомнила, точнее напомнили, что у нас гонка на носу, но строить так же как и кататься я совсем никак не могла! Ну там обошлись и без меня!

А вот в день проведения, я очень расстроилась, что мне пришлось засекаать кросс-кантри, когда все нормальные люди катали DH!

Поскольку операцию в Москве и Питере я делать не стала, а пластину мне настойчиво советовали врачи, мы решили махнуть на мою малую родину в великолепный солнечный город Сочи. Поехали мы на машине - на нашей «пузатой ласточке» Ниве! Не смотря на то, что нас было трое, машина была забита под завязку! Путь наш пролегал через старинный город Козельск,

куда нам следовало по указанию андюшиной бабушки, завести холсты и телевизор! Выехав в пять утра из Ховрино, до Козельска мы добрались практически без приключений, к девяти утра.

А тут и начались приключения, в Москве нам выдали план-схему на листочке, как доехать до улицы и дома, которые нам нужны.



Там был не указан всего лишь один поворот, о чем мы узнали, когда уже все прошли. А до этого мы совершили увлекательную экскурсию и объехали, пожалуй, почти весь город по пять раз, спрашивая у всех прохожих: «где же улица Подгорная?» Показывали нашу карту-схему.

Люди в Козельске очень доброжелательные и все очень хотели помочь, но кроме того что у них две улицы Подгорных, реки Орденки и реки ещё какой-то, и наверняка улица эта где-то «там!», нам ничего дельного не сказали.

Причем каждый раз, когда оказывалось, что мы заехали не туда, Андрей, глядя куда-то в сторону, узрев что-то невидимое нам с Никитой, показывал пальцем на домик и говорил «Я узнаю домик бабушки! Нам туда!» и так продолжалось весь день.

В итоге, когда моя истерика уже была на пике разгара, Никитку осенило, и мы, наконец-то, нашли искомое!



И вот можно было продолжить путь. Очень утомившись, наш Андрюша лег поспать на заднее сиденье. Когда ехали из Козельска до Белева, я наконец-то полностью прочувствовала, что такое «русские дороги», на которых дураки, кажется, были мы, коль решились сюда сунуться. У нас был большой пластиковый ящик с едой, который падал на Андрюшу несколько раз. Что совершенно не беспокоило его сон.

Дальнейшая дорога до Сочи, в принципе, была не особо выдающейся, кроме одного момента с выездом на встречную полосу и волрайдом по обочине и фееричным приземлением с вылетающими из под бампера клоками земли и травой.

Спящий сзади Никита проснулся от удара в потолок, и схватив ящик который следом прилетел к нему, с большими круглыми глазами сказал - «Я его поймал!»



Вот за что я люблю ниву, так это если бы не она, то такой маневр в принципе нам проверить бы не удалось. Но все живы здоровы, и даже печенки в ящике остались целы и невредимы.

Добрались мы до Сочи голодные, уставшие, а дома нас ждал вкусный мамин борщ и пицца. От чего стало легче на душе и тяжелее в животе.

И так...

Приехали и надо бы начинать строить трассу и готовиться к соревнованиям. Мы, проснувшись на следующий день, поехали на Горную Карусель, дабы подписать все документы. Не доехав буквально пары километров у нас сломалась машина.

И мы не успели до конца рабочего дня добраться до Елены Анатольевны. Следующие три дня Андрей чинил нашу «ласточку» в Красной Поляне, а мы с Никитой отдыхали в Хосте, не имея допуска на горную Карусель.

Наконец, по прошествии выходных, нам таки подписали разрешение на раскопки на склонах канатки.

И понеслась, вчетвером, ещё к нам присоединилась девочка Люба, мы взяв в руки лопаты и грабли полезли копать.

Очень «приятным» явлением, признаюсь, были частые дожди, всячески способствующие работе. И огромный наплыв народа кто желал помочь.

Все два человека, которые приезжали к нам на трассу Виталик Александровский и Никитка Яценко, приехали в тот славный день, когда у нас забарахлила машина, и мы половину дня не могли выехать из дома, потом мы поехали отвозить Андрея, и наконец-то добрались до Карусели ближе ко второй половине дня. Мы поднялись наверх канатки, где нас ждали очень уставшие ребята. А вместе с нами поднялся, а точнее обрушился невероятными потоками дождь.

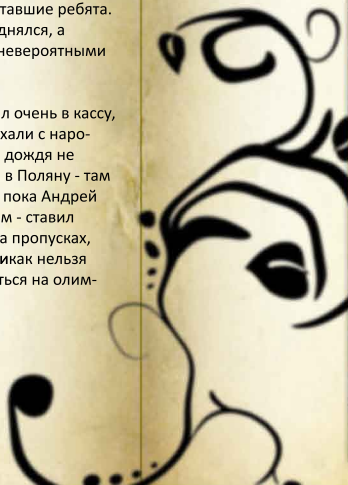
Ещё раз - дождь был очень в кассу, когда мы таки приехали с нардом. На побережье дождя не было, приехали мы в Поляну - там вроде тоже ничего, пока Андрей бегал по инстанциям - ставил печати и подлиси на пропусках, ибо без них было никак нельзя свободно подниматься на олимпийскую стройку

Когда все было готово, мы сели в кабинки, и они потащили нас наверх, и тут вдруг, вы не поверите - пошел дождь! Засев в столовой на первой очереди мы пытались его переждать, но он только усиливался, Андрей и Никита — отчаянные парни, поехали на самый верх кататься. А что ещё делать в ливень и только с задними тормозами на подвесках?!

Мы с ребятами, пока их ждали, славно пообедали.

В принципе можно сказать, что мы просто вот так взяли и приехали с побережья в горы покушать. Грязные прегрязные Андрюша и Никита спустились к нам и стали наперебой рассказывать, как славно они падали пока катились вниз.

Все остальные дни мы просыпались, ехали копать и копали вчетвером до закрытия канатки.



Последние два дня перед гонкой ребята копали втроем, а я занималась всякими бумажками и изготовлением медалей. И вот! 24 июня я с утра пораньше бегу на вокзал встречать Сыра (Александр Тюленев – прим. ред.), покушав и переодевшись у меня дома, Сыр уматывает в горы с криками «Я поехал, мне срочно надо! Там уже все катаются, а я нет!» Я, дождавшись условленного времени, еду в контору, где надо забрать медали и тоже двигаю в Поляну. Традиционную вечеринку в «Триконы» мы решили провести с пятницы на субботу, а не как обычно с квалификации на финал, всех вновь прибывших на веселье ждал бокал пива за счет организаторов.

Вечеринка закончилась весьма успешно. Мы впятером - Сыр, Андриша, Никитка, Любана и я поехали к Танюше Молчановой в гости, где и провели оставшиеся дни гонки. За что ей огромнейшее спасибо.

Утром 25 мы сидели в «прокате» и регистрировали вновь прибывших. Была куча мотаний к администрации канатной дороги, чтоб нам подписали списки ребят, которые только приехали. Без которых никого не пускали.

И вот квалификационные заезды. Вова Че бегает со старта на финиш, и финиша на старт, устанавливая машинку автоматического хронометража.

Мы с Танюшей весьма скептически отнеслись к этой идее, и решили пользоваться по-старинке - секундомерами, а «машинка», ну стоит и пусть стоит, кушать не просит. В целом день прошел успешно, все шло своим чередом. К концу заездов мне звонит Максим Бутенко и просит свой номерок, который я заранее по договоренности ему отложила, ибо на квалификацию он просто не успевал. Я бегу вниз вместе с Танюшей считать результаты, и ждать Макса. И тут меня осенило, что призы, которые нам нужны уже завтра, лежат у меня дома на кровати, в Хосте. «Надо забрать!!!» - пронеслось в моей голове и вылетело из моего рта!

И я помчалась искать добрых товарищей, кто был бы не против меня отвезти.

Нашла Вову Че, всеми правдами и неправдами стала уговаривать его, типа: «На море можно сходить, моя мама вкусно и сытно покормит!» В итоге Че сдался и мы, прихватив Любаню для веселья, помчались в сторону побережья.

Устроив нешуточную дискотеку в «соболе», до моря добрались очень увлекательно. Побарахтались в прохладном море и поехали уже собственно за призами и покушать ко мне домой.



Ещё раз скажу, что мама моя готовит очень и очень вкусно, мы сытые и довольные обратно поехали ещё веселеей.

К Танюше мы приехали уже ближе к полуночи и застали её за подсчетом результатов, что-то там у неё не срасталось, Че принялся ей помогать, а я как самый сурок завалилась дрыхнуть!

Утро финала 26 июня. Погода нас не подводит, дни заездов выдались солнечными, что очень радовало. Так как никого не надо регистрировать и делать новые пропуска. Мы позволили себе выспаться, аж до 8 утра. Раскидав призы по пакетикам «Velobox». Мы выдвинулись на канатку в славном автобусе по 10 рублей за проезд.

Финал. Все волнуются. Все трепещут. У нас с Танюшей машина, с которой мы в принципе успели примириться. Так как солнце нещадно жарило, мы расставили палатку-шатер, которую накануне вечером привезли из моего дома вместе с призами. Помимо солнышка, к нам на соревы пришел ещё и нехилый такой ветерок, в связи с которым возникла угроза улететь вместе с шатром прямоком куда-нибудь в сторону по направлению ветра. По этому палатку заботливо придерживали мама Виталика Хрипунова и фотограф Дима Марков.

И тут я уже стала беспокоиться, что их сдует тоже, но все обошлось. Сами заезды прошли в принципе без происшествий. Не считая последних двух участников, Тиунова Алексея и Тюленева Александра, за коих я в принципе и трясалась больше всего. За Филатова можно было и не волноваться, он у нас такой «бронированный» так сказать.

Сыр и Тюнс ехали крайними после всех, так как на квали показали отличные результаты. Видать на финале очень спешили, и Сыр упал очень сильно, вцепив мышцу на ногу, финишировал, упал и стал корчиться от боли, что сильно заставляло волноваться. Дождавшись Тюнса, который ехал завершающим, и тоже свалился рядом с Сыром, я помчалась сломя голову узнать, что же случилось.

Тут уже был Кимаев Антон, профессиональный массажист, который восстанавливал Сашку, корчащегося от боли. А Тюнс, уткнувшись козырьком в песок, переживал, что запутался в сетке и не занял первого места.



И так награждение! Весьма нехоти затянувшееся, по неким причинам. Ребята занялись подсчетами результатов финала, а я просто металась в истерике, как самая обыкновенная я!

В итоге меня посадили подписывать грамоты. И тут оказалось, что результаты не точны, надо все переписать, а меня уже все торопили, мол, иди, награждай. Сыр как искусный оратор, умело тянул время, развлекая собравшихся участников и зрителей соревнований. Я срочно переписываю и ламинирую грамоты юниорам. И на третьем месте ламинатор решил «закусить», и снова надо переписать, и тут у меня закончились запасные грамоты, и пришлось писать третье место юниоров в грамоте для любителей, а заламинировать снова не вышло, ламинатор просил чистки и охлаждения, что ввиду отсутствия времени было совершенно невозможно. Убегала так. Награждение прошло в духе веселья и дружбы. И все помчались собираться по гостиницам, а потом на поезда и самолеты.



А мы, собрав все что надо было, поехали утомленные к Танюше, и организовали там тусу для своих, я настоявшись у плиты, жаря котлеты и ещё что-то там готовя, поела к н-цати часам ночи, и снова спать, я так люблю спать!

Проснувшись утром рано, мы встретили на улице дождь, опять этот дождь! Собрались шустренько с Сыром, оставив Тане на попечение спящих ребят, которые там пробыли ещё пару дней, и на «соболе» Че умоляли в Хосту, по дороге завезли в аэропорт Кошака, а у Сыра был поезд днем. Проводив его с Vboxx-ом на вокзал, с тоской, что все так быстро закончилось, я пошла домой в свою уютную нору. Но это все ненадолго, впереди ещё больше половины лета и мы тут совсем не унываем! Правда до больницы я так и не добралась. Но это ничего.

На носу ещё соревнования, и поездки в Москву, Питер и может быть ещё куда-нибудь...

SPOT – СМОТРА



Конечно **смотрим** – уже не тот грандиозный спот, что мы могли видеть до сноса 2008 года. Но сейчас, после уже третьего по счёту сноса, парни достаточно серьёзно потрудились над его восстановлением. И если кто-то считает, что на “Смотре” нечего делать. Ребята, вы сильно заблуждаетесь!

Конечно там нет ничего сверхъестественного: дёрты не такие большие, как в Орехово, дропы не такие адские, как в Митино или Филпарке. Но зато там есть темы среднего уровня, причём самые разные.



SPOT – СМОТРА

Текст: Игорь Шышкин



Если в конкретике, там есть несколько трасс, как укатанных синглтреков для гоночных ХТ, так и даунхильных спусков и техничных съезжалок. Там есть очень много самых разных гэпчиков с пролётом от двух до пятнадцати метров - выбирай любой!

Для любителей потрюкачить, там есть нежная дёрт-серия и учебный вылет в песок, идеально подходящий для обучения новым трюкам. И главная новость – местные аборигены восстановили старый добрый дроп ГД-2, так что любителей дропов милости просим! Есть змейка из семи контруклонов подряд для обучения техники. И многое, многое другое. Хочется отметить, что смотра катабельна круглый год, так что зимой тоже заезжайте!

В общем, смотра, это очень душевный дружелюбный спот, с множеством самых разных тем и трасс, который идеально подойдёт для того, чтобы постоянно поддерживать себя в форме! А ещё там есть Ельцин.

FRIENDLY SPORT

порывай прихватку 73



FORMULA 1

СОЧИ, МОРЕ, ПАЛЯЩЕЕ БОЛНШЕ И РЕВ МОТОРОВ ФОРМУЛЫ 1



17 июля состоялись сочинские заезды гонки ф1. Вход на мероприятие был свободным.

В 11:00 люди потихонечку заполняли места рядом с решетками, ограждающими трассу. В 12:00 должны были дать старты, но их задержали на 30 минут.

Трасса в свою очередь оказалась даже не закольцованной. В районе 1500 м новенького свежего асфальта, положенного специально для этого события. Узкие улочки для прохода и малое количество зрительных мест не обещали по-настоящему масштабного мероприятия, скорее речь шла о привлечении массового внимания. Ведь город Сочи во всю ведет подготовку к 2014 году

потихоньку становясь спортивным курортом! Жителей и гостей стараются привлекать спортивными мероприятиями, о чем, собственно, и говорит само место проведения гонки – в самом центре города! А именно: от площади Зимнего театра, до «Маринс Парк Отель».

Дороги в этот день были перекрыты, ввиду чего возникли пробки по всему Курортному проспекту. Сразу стало понятно, что зрелищной борьбы с обгонями и выкладыванием спортсменов хотя бы на тысячную долю своих сил не будет, но что хоть что-то будет - обещали маленькие машинки с мощными моторами, стоящие за ограждениями.



Ровно в 12:00 проехала машина проверяющая трассу и гонщики начали разогревать резину. Мест рядом с треком совсем не осталось и началась жуткая давка. Когда бросали бесплатные футболки в толпу, я думал, что люди будут выдирать их зубами друг у друга. Я обошел весь трек. На моих глазах гонщик не справился с управлением и влетел в бетонное ограждение, никто не пострадал, кроме обвеса авто.

Люба и Лёша были на позитиве и сбавили мою негативную точку зрения. Я оглянулся по сторонам и посмотрел на все происходящие другими глазами: Светит солнце, это все-таки не дождь! Теплый морской бриз развивает мои волосы. И нарастающее трепетное любопытство, что же все-таки будет...

В 12:30 были даны старты. Первый болид выехал от команды «Red Bull» - и тогда я понял всю прелесть соревнований. Я не побоялся бы назвать это королевским дрифтом, с оглушительным ревом мотора. Супер-кар вращался и крутил пятки. Где ещё увидишь дрифт на ф1?!

Всего было: три болида «Renault», «маруся вёрджин» - наш первый российский болид и конечно же «Red Bull».

Так же нам показывали свои выступления ф3 – раллийные авто и грузовики. Да, пожалуй, на меня самое большое впечатление и произвели эти многотонные гиганты входящие боком в поворот. А так же, гимн исполненный болидом «Renault»! Очаровательный рев двигателя маленькой машинки воспевал куплет гимна России, без всякой фальши попадая в ноты! Соревнования продолжались до 17:30. В целом соревнования прошли на отлично! Под конец гонок ф3 у одной из машин взорвался двигатель. Вот тут и пригодились огнетушители.

Что ж, несмотря на некоторые минусы, гонка все же порадовала. Однако, хотелось бы пожелать именно зрителям - быть более восприимчивыми к стараниям спортсменов! Да жаль, что наша аудитория восприняла всё так сухо и тихо, очень мало было оваций и криков. Хотя никто из болельщиков не удержал бы этих «коней» в узде. Организаторам же, в свою очередь, хочется пожелать более масштабного разворота гонок! Болейте, любите спорт и мы добьёмся первых мест в чемпионатах мира! Ведь впереди Олимпиада!



Let's RIDE

WWW.LETS-RIDE.RU ИЮЛЬ
№6

Photo by Daniel K
Rider: Danat Mingachev

Ежемесячный журнал №6 Июль 2011

РЕДАКЦИЯ

Редактирование

Даниил Кондрушин

Дизайн, вёрстка

Даниил Кондрушин

Работа с иностранными партнёрами

Алексей Фёдоров

Над номером работали

Алексей Абдалов, Игорь Шичкин, Лидия Васильева,
Юрий Пересыпкин, Андрей и Александр Тюленевы.

Фотографы

Юрий Блажко, Александр aka Creepshow,
Алексей Рыбин, Максим Литвиненко,
Вадим Лебедев, Валентин Зименко, Сергей Арсенин

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

Обложка: фото - Юрий Блажко

райдер - Павел Фетисов
событие / место - The Pit Jam / Москва, Орехово


Переводчик

Екатерина Фисанова

СВЯЗЬ С РЕДАКЦИЕЙ

dkondrushin@gmail.com

+7 (985) 368-6818



Редакция журнала объявляет конкурс на лучшее фото с 1-го этапа Royal Cup в Сочи!
Подробности проведения и условия для участников - читайте на нашем сайте.