

Let's RIDE

Online Mountain Bike Magazine

EVENTS

SummerKAT в Орехово
XC - Норвежский offroad
Rzhev Autumn Dual

BIKE CHECK

GT Sanction 2011
Specialized Demo 8 2011

INTERVIEW

Sunday Movie - читинский дёрт



VOSHOD-1 RACE
BY CLITEAM.RU

Партизан
DISCO

СОДЕРЖАНИЕ

BIKE CHECK

- 20 - Demo 8 2011
- 52 - GT Sanction 2011

SPOT MAP

- 03 - Трассы Южно-Сахалинска

EVENTS

- 07 - SummerKAT Final
- 18 - Rzhnev Autumn Dual
- 24 - DISCO Партизан
- 35 - Bombers-мания
- 42 - Норвежский offroad
- 55 - Voshod-1 Race

FRIENDS

- 61 - Adrenaline FMX Rush 2011 - FERZ Team
- 67 - RUSVELOС Велокрасотка, финал



COVER

Фото: Юрий Блажко (aka Norgoman)
Райдер: Евгений Бочанский
Ивент: DISCO Партизан 2011

INTERVIEW

11 - Sunday Movie - Читинский дерт
31 - Александр Белевский
37 - Подсолнух шоу - Александр Ильяшик

Трассы Южно-Сахалинска

Текст и фото: Эдуард Лунёв, Андрей Одинцов

Сегодня наша речь пойдет о далеком острове Сахалин, конкретнее о юге Сахалина и городе Южно-Сахалинск, о его жителях, местах катания и природе.



Сегодня наша речь пойдет о далеком острове Сахалин, конкретнее о юге Сахалина и городе Южно-Сахалинске, о его жителях, местах катания и природе.

Я расскажу вам о местах катания, а точнее о горе «Большевик», которая изобилует сложным природным рельефом, идеально подходящим для построек трасс. Также имеются тропы протяженностью более 5 км. Разнообразный рельеф трасс, включает в себя каменные секции с размером «живых» камней не менее 15 см в диаметре, и протяженностью секций от 5 метров до 30 метров. Далее идут корневые секции, в основном в поворотах с отрицательным уклоном и в некоторых прямых участках трейлов. Также следует заострить внимание на узких местах и скоростных участках, придающих драйва в катании. Могут добавить от себя, что это одна из любимых трасс для половины райдеров нашего города. Редкий новичок может ее проехать без падений, абсолютный и пока еще не побитый рекорд составляет 9.17 мин. Хочу отметить, что на середине

тропа разделяется и затем оба трейла вновь сходятся в одну трассу. Первый участок пролегает через три каменные секции, первая из которых просто-напросто может сбросить с трассы даже хорошо подготовленного райдера, вторая требует полного отсутствия страха и отточенной техники, так как она поворачивает сразу между двумя, стоящими рядом деревьями, что заставляет вас заранее рассчитать траекторию, прежде чем легко проехать этот участок. Затем идет третья каменная секция, она очень скоростная и выходит прямо на горный серпантин. Второе ответвление идет по небольшому трейлу с одним вылетом двумя мини-контруклонами, далее следует отрицательный поворот, заставляющий вас сильно тормозить, а завершается весь пейзаж зубодробительным покрытием, да таким, что заставляет подвеску моего байка работать на веход.

Что ж, не будем лишь об этой трассе, на самих склонах горы расположены горнолыжные спуски весьма интересные для катания на байке.





Интересны они тем, что на таких участках присутствует очень много камней и расщелин, омрачает только факт скорого зарастания этих склонов в летний период.

На спусках имеется пара съезжалок не менее 2-2.6 метра в ширину, интересно что с самого спуска западной стороны можно выехать на один из нескольких склонов, лично у меня вызывает восторг тропа под канатной дорогой, очень жесткая, прямая, скоростная и с отрицательным поворотом в конце с последующим выходом на основной склон горы «Большевик».

Безусловно радует тот факт, что на самой горе находится пара кафе, на самом верху расположен своего рода спорт-бар, в котором можно спокойно посидеть, не оставляя байк на улице, и отогреться после катания в дождь. Или же посидеть на смотровой площадке этого же кафе.

Второе заведение находится на средней станции подъемника и предлагает комфортный отдых всем посетителям.

Также имеются разнообразные условия для трейл-райдинга и эндуро, в изобилии старые дороги, пролегающие вдоль сопки и вокруг Ущелья Туристов. Общая протяженность трасс на горе Большевик примерно 15000 м. Так что есть где разгуляться любителям даунхилла и фрирайда. Так же присутствует обустроенная «гондольная канатка» с кабинками для 8 человек (туда умещаются 2 байка и 2 человека), позволяющая почувствовать себя комфортно.

Ну а в заключении я расскажу про гору Московскую, с которой видно всю долину, где находится Южно-Сахалинск.

Также видно еще 2 залива, Охотский (Мордвинова), и Анивский залив. Виды с этой горы особенно красивы зимой, на горе присутствует 2 маршрута и размытая дорога, больше напоминающая фрирайдную трассу. Есть тропинка, укатанная мотоциклистами, которая изобилует большим количеством дробилок, корней камней, есть даже такие участки как проезд по каменной дробилке в ручье.



Так как ручей течет всегда, а трасса включает в себя не только грунт, но и камни – такие условия не дают вам расслабиться ни на минуту.

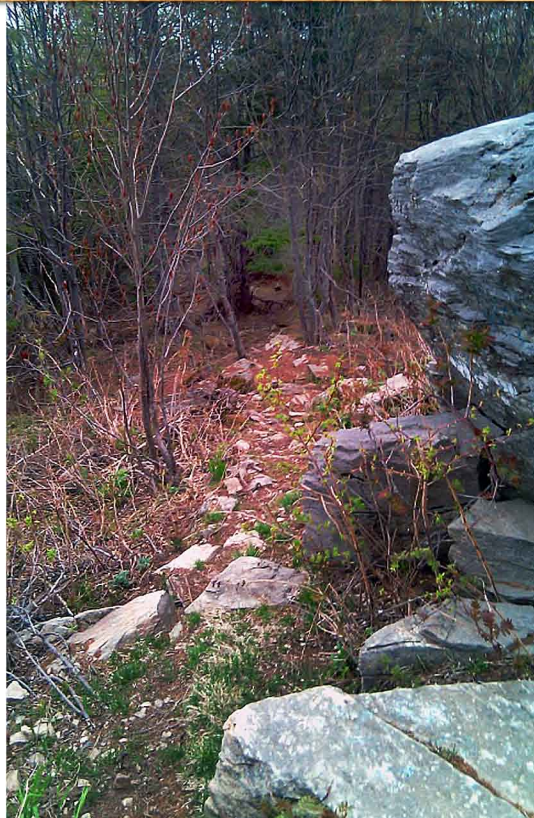
Хочу обратить внимание на второстепенные споты для фрирайда, такие как дропы (от 1 до 6 метров), разные съезжалки по осыпающемуся скальнику. В целях повышения опыта, лично я, выезжаю на них 2-3 раза в неделю, и ни разу еще не повторил собственные маршруты.

К северу от горы большевик находится Городская гора (в простонародии – «Городуха») в лесу которой есть отличные условия для трейлрайдинга, а именно много корней, поворотов и небольших кочек для прыжков.

Сверху этой же горы идет не менее интересный рельеф, там расположены линии электропередач.

Разгуляться есть где, нужно признаться - это единственное место, где всегда можно встретить велосипедистов в защите и на подвесах, так как именно этот склон обращен на южную сторону и быстрее всех оттаивает от снега весной.

Подводя итог хочется отметить, что Сахалин – это не только место для жесткого катания, но и край, где можно отдохнуть от городской суеты и насладиться красотой девственной горной природы. Приезжайте к нам, мы будем рады новым райдерам в наших краях!





DOWNHILL

Summer KAT FINAL

Как любят говорить продавцы велосипедов, продавая вам новенького коняшку, «современные байки (а ваш в особенности) предназначены для катания по любому типу местности, вне зависимости от погодных условий»...



И завершающий этап гонок серии SummerKAT, прошедший 11 сентября на хорошо знакомой Ореховской горнолыжке, словно был призван укрепить во владельцах эту ценную информацию. Как будто передавая привет первому этапу гонок, наш климат внес свою лепту в ужесточение условий гонки, залив трассу и участников водой в таком количестве, что в пору было спускаться на лодках, а не велосипедах.

Трассы, старательно подготовленные организаторами, были рассчитаны на катание в сухую погоду, обещали быть скоростными, и в расчете на это было построено несколько больших трамплинов, которые в итоге оказались практически непроходимыми.

Все это отпугнуло большую часть участников, и приехали лишь самые стойкие. Впрочем, даже они, оказавшись на трассах, не сразу решались съехать по ним.

Однако желание кататься перебороло чистоплотность, и вскоре по склонам горы носились, разбрызгивая грязь, падая, скользя в каждом повороте, в целом довольные и насквозь промокшие люди.

По традиции, трасс было две. Первая во многом повторяла уже знакомую нам по весеннему этапу, только уже во второй половине трассы, вместо ныряния в грязевую ванну, нужно было уходить левее, проехав через связку контруклонов в поросли березняка, прыгнуть (обычно все же объехать) друп и бигэйр за ним и снова через контруклоны добраться до финальной съезжалки.

Вторую трассу специально построили для этого этапа; начинаясь на вершине горы, она уходила в сторону старого трека для 4X. В начале гонщиков ждала цепочка из десятка попарно закопаных в землю автомобильных покрышек, дальше следовал плоский контруклон, через который падали многие участники, от него короткая тропинка выводила на совершенно раскисший друп, который приходилось объезжать с правой стороны,



дальше по прямой надо было мчаться к трассе для 4X. Тут ждал новый сюрприз: хорошо укатанный за годы катания грунт на треке превратился в очень скользкое покрытие, и тут в незавидном положении оказались обладатели профильной грязевой резины: хотя они и чувствовали себе комфортнее окружающих на остальных отрезках обеих трасс, тут жесткие грани протектора их покрышек начинали скользить как на льду.....

Преодолев волны на этом участке трассы, дальше надо было вырुливать направо к дропу, от которого было уже недалеко до финиша. Несколько раз излишнее желание приехать быстрее всех приводило к обидным ошибкам. Тут больше всех «отличился» Андрей Матюха, который, полетев по трассе, не удержался в первом же контруклоне и упал на поврежденную в горах руку. Вскочив на байк, он вкрутил дальше к финишу, однако



скором времени был вынужден отказаться от борьбы. Что ж, пожелаем ему скорейшего выздоровления.

Хотя падений еще было много, больше травм не было.

Вообще малое количество участников привело к тому, что хотя и на гонке было непривычно тихо, да и все довольно быстро закончилось, и это было не очень здорово, но зато примерно половина участников оказалась на подиуме.

В «любителях» первое и второе место заняли члены команды «Banjo» Дмитрий Андреев и Андрей Ивахненко. Потеряв слишком много времени на первой попытке, третьим стал Павел Шкрабец.

В «мастерах» было всего трое участников, и первым был, появившийся на месте буквально в последний момент перед стартами, Иван Малахов, вторым стал Владимир Будков, а третье место досталось Кириллу Куталову.

Категория «женщины» в кое ты веки не было самой малочисленной из всех, и здесь первой приехала Виктория Замалиева, второй - Виктория Маркова, а не третьем месте оказалась Полина Королева.

Кода Матюха выбыл, у Николая Патрикеева не осталось равных соперников, и победитель в «юниорах» стал очевиден. Второе и третье места заняли Иван Черныш и Евгений Ветров. Но самое интересное происходило в «элите», где трое гонщиков претендовали на победу и проходили трассы со схожим временем. В итоге Яков Аустер, был чуть ли не единственным человеком, который хорошо прыгал дроп на первой трассе, приехал на своем Gaint Glory на третью позицию в зачете. Серебро забрал носившийся по трассе с невероятной скоростью Тимур Замалиев, ну и на высшую ступеньку пьедестала запрыгнул, только недавно перешедший из «юниоров» в «элиту» Женья Бочанский, который ухитрился обогнать всех на хардтейле. Он же становится лидером по сумме этапов серии гонок SummerKAT...

Вообще гонка показала, что даже если все против участия, обязательно нужно ехать, а не отсиживаться дома за компьютером, поскольку МТВ - спорт, где непогода не в праве диктовать условия.

Текст и фото: Сергей Макаров



SPECIALIZED



ЧИТАЙ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ!

ТВОЙ STATUS



Обзор
Особенности
Мнение экспертов



Sunday Movie - ЧИТИНСКИЙ дёрт

Фото: Валерий Бекишев

В начале августа, на известном всем портале twentysix.ru появилось видео, моментально получившее максимально высокие оценки от зрителей. Речь идет о муве, под названием «Sunday», от команды дертеров из Читы. В нашей редакции по достоинству оценили сложность трюков и качество съемок, а монтаж – просто конфетка!

Мы не могли пройти мимо таких талантов, и вот автор и главные герои этого видео согласились рассказать о себе, своем городе, любимых местах катания и планах на будущее!

Встречайте отважных парней из Читы!



*Потрясающий
backflip-supertan от
Жени Курникова*

Фото и видео съемка у тебя на очень высоком уровне, ты занимаешься этим профессионально или это хобби?

Про уровень съемок промолчу. Судить, не мне.

По поводу фотографии, снимаю с 2005 года. После фото-курсов в Китае снимал практически все жанры: от пейзажа до рекламы. Сейчас любимое направление – съемка экстремальных видов спорта.

Про видеосъемку. Профессионализма тут никакого нет. Все, что снимается сейчас – это учебная работа: отработка планов, ракурсов, монтажа, всего того, из чего складывается дальнейший серьезный проект.

И так, сегодня беседа пойдет сразу с 3-мя гостями – с непосредственным автором видео – Валерой Бекишевым и двумя райдерами – Женей Курниковым и Сергеем Поповым.

Начнем мы, пожалуй, с главной персоны, с Валеры.

Расскажи пожалуйста, как ты познакомился с ребятами и как родилась идея снять такой ролик?

Как мы познакомились, сейчас уже, наверное, и не вспомню. Кажется, было это очень давно. Это были времена, когда Женя активно катал

шоссе и кросс-кантри; Жора (Сергей Попов) – был юным школьником, пытающимся кататься на BMX; а я студентом – выпускником с любительской зеркалкой и большими планами. По поводу ролика, какой-то специальной идеи и глобальных подготовок к нему не было. Все было спонтанно и снималось в режиме «тренировка райдеров, тренировка оператора», а монтировалось в режиме изучения видео-уроков и специальной литературы. Это моя вторая работа в видео, черновик можно сказать. И то, что наша работа вызвала такой всплеск положительных отзывов в интернете, прямо скажем, было для нас большой неожиданностью.



Ты сам – велоспортсмен, какие предпочтения у тебя есть, какие дисциплины любишь? Сколько уже катаешься?

Катаюсь уже 5 лет, в основном это трейлы, умеренной сложности заезжалки-съезжалки, до рождения сына ездил с друзьями в двухдневные вело-походы. Велоспортсменом себя назвать не могу, потому как катаю весьма не регулярно, и в соревнованиях, как райдер не участвую. Обычно помогаю в их организации, ну и, конечно, съемке.

У тебя не возникало желания самому принять участие в каком-нибудь видео и запечатлеть собственное катание?

Нет, мое катание ни разу не видео-фотогенично!

Не возникало мысли о съемках полнометражного фильма, в котором будут собраны разные стили и дисциплины?

Желание, конечно, есть, возможности тоже. В списке планов на следующий год съемка фильма стоит на первом месте. Он будет состоять из четырех частей, каждая из которых – отдельная дисциплина: дерт, стрит, парк, триал.

Нам очень понравилось видео, как и всем, кто его смотрел! Поэтому я уверен, что многих волнует вопрос – что дальше? Какие планы на грядущий сезон, а главное на зимний период? Будет ли очередной творческий порыв?

Женя крутит флипы везде, где это возможно и невозможно



Дальше – больше! Планов очень много, главное, чтобы на все хватило времени и средств. Хотелось бы вновь посетить чемпионат России по BMX и МТВ в парке, съездить в Woodward в Пекине, побывать на региональных констестах. Конечно, с друзьями провести наш ежегодный Fun Jump Fest и дерт констест в своем городе.

Еще есть в планах персональная фотовыставка на закрытие следующего сезона. А в зимний период, я надеюсь, будет много сноубординга и всего, что с ним связано.

Ладно, теперь поговорим с героями видео – суровыми райдерами из Читы! Ребята, расскажите немного о себе, сколько вы уже катаетесь, как пришли в наш спорт и почему выбрали именно дерт?

Женя: Начал катать дерт с 2007 года, когда взял свой первый дертовый байк. До этого у меня был кантрийник и я его быстро сломал. Мы с друзьями нарывали маленькие кочки и пробовали как-то на них подлететь. Постепенно стало получаться, и я понял, что дерт это мое!



*«А из нашего окна
Norco 250 видна...»
Table top от Жени*

Сергей: Мне 19 лет, родился и живу в г. Чите, студент 2-го курса ЗАБГУ. На МТВ сел в 2008 году. Куча переломанных рам типа салотов и школьников - дали понять, что мне нужен специальный прыжковый велосипед. Сперва BMX дал мне базу. Затем перешел на МТВ. Про дерт был не в курсе, пока в местном лесочке не обнаружил небольшие кучи, на которых прыгали несколько ребят. Чувство продолжительного полета, в отличие от стрита, мне понравилось больше, и трюки смотрятся гораздо эффектнее, и на землю приятней приземляться, чем на асфальт. Вот поэтому и выбрал дерт

Ваши байки, какие они? Каким железкам отдаете предпочтение?

Женя: Я катаюсь на алюминиевой раме Norco 4hup. Без скоростей и тормозов. В нашем городе выбор запчастей не велик, так что приходится все заказывать по Интернету.

Сергей: Первый байк – Norco 250 2007. После 6 треснувших хромолевых норок. Решил взять алюминиевую раму Norco 4hup. Считаю, что «люминька» – самое оптимальное для дерта. Вилка – Argyle 302, BMX система verde, 26” колеса, и отсутствие тормозов. Уж как начал без них, так и не смог привыкнуть.

Вы крутите сложнейшие трюки, такие как трех-гэйлвип, например, и даже флип-вип, как долго вы осваивали такие связки?

Женя: Все трюки осваиваются постепенно. Каждому трюку нужно посвятить много времени. Вот, например, за зиму осваиваю какой-нибудь один сложный трюк.

Сергей: Такие трюки – удел Евгения, мне больше по душе связки без флипа. А треху-вип учил, учу и еще долго буду учить.

*Nofoot - can-can
в исполнении
Сергея Попова*



Какие трюки – ваши любимые? А какие в процессе обучения давались сложнее остальных?

Женя: Любимых трюков нет. Все хороши. В последнее время нравится трак на бар и бар на вип. Сложнее всего было с фронтфлипом, долго до меня доходила техника вращения.

Сергей: Любимые трюки – это связки с 360, типа трак-драйвера, различные супермены и ноуфут-кан-каны. Сложнее всего, конечно же, тэйлвип и бэкфлип. С бэкфлипом горький опыт сломанной ключицы, с тех пор не люблю этот трюк.

При таком уровне катания – очевидно, что полеты будут становиться все выше и дальше, в связи с этим не возникало ли желание пересесть на slope style подвес?

Женя: Конечно, возникало! Вообще моя мечта - короткоходный подвес. Наш край богат такого рода темами. Очень много различных спусков, где при желании можно организовать крутой slope style парк.

Сергей: Короткоходный подвес – это мечта, т.к. цены на эти рамы пугают. Нам из нашей провинции о спонсорстве можно даже и не задумываться. Случись что с амортизатором – ни сервиса, ни магазинов с такими железками нет. Случай может быть не гарантийный, а новый амортизатор покупать – средств не хватит.



Флип от Жени на огромном бигэйре

Расскажите, как вы тренируетесь в зимнее время, ведь катание не прекращается круглый год?

Женя: Я считаю, что самое крутое время года для разучивания трюков это осень и зима. Осенью сыро и не жарко. Зимой снег, мягко! Мы катаемся круглый год. Зимой как-то спокойней. Не парисься о том, что скоро какой-нибудь констест. Катаешь в свое удовольствие.

Сергей: Зимой, летом, весной, осенью – все тот же дерт, конечно, если позволяет температура, а в большие морозы приходится искать отапли-

ваемые помещения, где можно покататься хотя бы на флету. Обещают построить крытый парк, но будет это еще не скоро.

Чем обзаведете отечественную мтб - общественность в грядущем сезоне? Какие трюки планируете выучить?

Женя: Время покажет. За зиму думаю что-нибудь разучим новенькое. Фронт застabilить очень хочется!

Сергей: Думаю выучить связки с бaramи, трак на бар, экзотболл-бар, а так же фронтфлип и другие.

Superman-seatgrab в исполнении Сергея Попова



Ребята, пара вопросов ко всем, кратко о вашей команде, перспективах, задачах и целях, которые вы перед собой ставите. Будете ли катать только в свое удовольствие или начнете участвовать в крутых дерт-контестах?

Валера: Много кататься. Снимать и снова катать. Везде и всюду. Находить и создавать новые споты! Ну и радоваться жизни конечно!

Женя: Будем продолжать получать кайф от катания. Огромное желание съездить за бугор. Поучаствовать в международных соревнованиях.

Сергей: По возможности – это выезд всей команды на соревнования российского уровня, типа чемпионата России и АГ. Наши местные власти и некоторые организации более-менее приветствуют это дело и хоть минимально но, думаю, помогут нам.

Если говорить об уровне развития мтб в Чите и области – как обстоят дела? Каким стилям отдают предпочтение местные райдеры?

Валера: Людей у нас катается довольно много. Уровень отследить сложно, потому что многие катаются просто для себя, не преследуя

каких-то соревновательных и спортивных целей. Из спортивных дисциплин МТВ хорошо развито кросс-кантри. Молодежь в основном выбирает для себя стрит, парк и дерт, эти направления я думаю еще долгое время будут популярны, т.к. есть у кого поучиться и есть с кого брать пример.

Женя: За эти два года прибавилось много молодых райдеров. Тем более у нас недавно построили парк, и теперь прогресс очень заметен. Из всех МТВ видов у нас в регионе дерт наиболее развитый.



Сергей: Уровень развития МТВ в Забайкальском крае достаточно высок, в сравнении даже с Красноярском. В основном, начинающие предпочитают стрит, так как некий страх перед дертом все-таки присутствует. Но в общем, стрит, дерт, парк – все в комплексе.

Ну и в заключении – пару слов напоследок, что можете пожелать нашим читателям и вашим зрителям?

Валера: Занимайтесь любимым делом!

Женя: Катайте в защите! Не переоценивайте свои возможности и получайте удовольствие от катания!

Сергей: Катайтесь, тренируйтесь, ставьте цель и двигайтесь к ней. Главное желание развиваться и прогрессировать – вот что поможет вам добиться успеха!





DUAL

RZHEV AUTUMN DUAL

4 сентября, город Ржев принял в гости более 60 спортсменов, участников долгожданных соревнований по маунтинбайку, в дисциплинах «дуал» и «дерт».



Фото: Спиров Кирилл

Трасса дуала, расположенная в местечке «Нижний бор», немного изменилась с момента проведения прошлой гонки, но стала она от этого только динамичнее. К примеру, на ней появились пролеты по 6-7 метров, интереснейшие, сложные повороты, в которых во время гонки спортсмены еще и обгоняли друг друга! Именно поэтому соревнования собрали немалое количество зрителей, которые то наблюдали за дуалом, то шли треть на дертгеров. Их, к сожалению, набралось не так много, участие в дерт контесте приняло всего трое ребят. Судьи хорошо справились с задачей и лучшим стал Алфутов Михаил (УТЦ - ЭМВС Москомспорта), который исполнил чистейший tailwhip на 3-х метровом трамплине с самым большим пролетом (который и так прыгало всего 2 человека). В дуале же страсти начали закипать еще до квалификации, кто-то сломал велосипед, автор этих строк, к примеру, во время тренировки упал и не смог принять участие в

гонке.

В заездах, как всегда, основная борьба развернулась в категории элита. В финальном заезде встретились техничный и быстрый Яков Аустер (Giant - Russia), показавший первое время в квалификации, и Игорь Шилин (Кант/УТЦ- ЭМВС Москомспорта). Борьба началась с самого старта, но после 2-го поворота Яков упал под натиском Шилина, который и стал первым в элите. Девушки в этот раз порадовали своим уровнем катания и количеством, набралось шесть участниц. Кириной Алисе в тот день не было равных (Commencal - Russia Team). Самым быстрым юниором стал Шишонков Максим (FunRide). В любителях борьба развернулась между выигравшим дерт, Мишганом, и показавшим первое время в квалификации Беленским Александром. Опыт Александра дал о себе знать, и он приехал первым. В мастерах, тоже развернулась не слабая борьба, когда Максим Макаров (MTB - Forum/Veloimperia) показавший лучшее время, ошибся в первом заезде, пропустив вперед Климова Михаила,



который и стал победителем. Приятно замечать, как уровень катания наших ребят и девчонок растет, хочется больше таких гонок, с четкой организацией и интересными трассами! Кстати, на протяжении всего мероприятия царил душевный атмосфера. Отдельное спасибо за музыку, вкусные булочки на финише и горячий чай на старте. Само собой, у таких соревнований был соответствующий спонсор – магазин Sport resort, который

предоставил отличные призы нашим победителям.

Текст: Суровьев Дмитрий «Алабам»

1-е места в категориях:

Женщины:

Место - Кирина Алиса

Мастера:

Место - Климов Михаил

Любители:

Место - Белянский Александр

Юниоры:

Место - Шишонков Максим

Specialized Demo 8 2011

Текст: Петухов Алексей aka Leher

Фото: К. Иванов, А. Петухов, В. Замалиева

Specialized - всем известная компания, выпускающая велосипеды для многих направлений маунтинбайка, сейчас же давайте посмотрим на их творение - Demo 8 2011.





Вилка Manitou Dorado не только отлично работает, но и прекрасно выглядит на этом байке! (мнение редакции)



Сразу бросается в глаза внешность, изгиб верхней трубы придает этой раме более "гоночный" вид, а низкий центр тяжести делает ее очень хорошим бойцом для даунхилла.

Характеристики рамы, предоставленные производителем всегда можно посмотреть на сайте, так что перейдем к проблеме, возникшей у наших райдеров сразу после приобретения Demo 8.

Таковой стала новая каретка BB30, она отличается большим диаметром и отсутствием резьбы под чашки каретки. Но Specialized позаботились о нас и положили в комплект к раме переходник, сделанный из пластмассы. Он выглядит как 2 чашки с резьбой внутри, впрессовывающийся в кареточный узел и по следующей установке обычной каретки.

По задумке, система, поставленная таким образом, должна стягивать этот переходник,

дабы он не вылезал.

Но у многих обладателей он начал вылетать во время катания, что приводило к посторонним звукам и опасности повредить систему. Решением проблемы является повторная запрессовка и большее усилие при затягивании болтов системы.

Теперь перейду к ощущениям, полученным после катания. Начну с того, что имеется рама размера "L" ,черного цвета. Сразу после сборки этого велосипеда, он прошел обкатку в оврагах Битцы, и приятно меня удивил. Казалось бы FSR он и в Африке кокос. Но по сравнению с Демо 9, подвеска работала совершенно по-другому, быстрее, "умнее".





В отличие от Demo 9, новая "Восьмерка" не ощущается здоровенным танком, она легче, маневреннее, лучше работает подвеска. В полете все также стабильна, отлично контролируется и закладывается.

Есть возможность менять высоту каретки, со стандартной 343 мм до 353 мм, я это использовал перед поездкой в горы, чтобы меньше цеплять за камни рокрингом и шатунами.

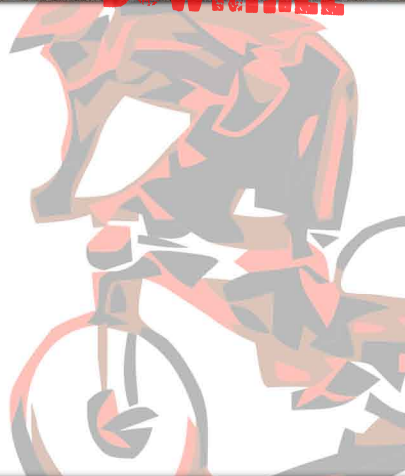
Из минусов, кроме проблем с переходником, стало то, что старая Dorado цепляет нижней короной рулевой стакан в крайних положениях, это конечно решается отбойниками, но родных нету, а новые не достают до рамы.

Катание в Крыму окончательно убедило в правильном выборе велосипеда и марки производителя.

Велосипед вышел в меру легким, прочным и очень удобным, автор доволен!

Тест на «Игора Вайк Лам» превзошел все ожидания!

Фото: Виктория Замалеева





ru Velomania.ru Veloman

Velomania.ru Velomania.ru Velomania.ru

ru Velomania.ru Veloman

Velomania.ru Velomania.ru

Партизан

DISCO

«Партизан», организуемый командой DISCO, по-настоящему суровый ивент, в дисциплине mini Downhill, традиционно проходящий каждый год, осенью, в конце сезона, фактически эти соревнования подводят итог за год. Профи и любители весь сезон поднимали свой уровень в байкпарках, горах или на домашних спотах, и готовы показать все, на что они способны!



Партизан



Самые партизанистые по Джигурде.

23 октября отгремел, открычал, отваял в песке всех крутых райдеров самый партизанистый ивент этого года! Организаторы, в лице команды DISCO, постарались на славу и подготовили две отличные трассы, на которых пришлось несладко даже профи. В прошлом году эти соревнования проходили в совершенно уникальном формате «дуал-даунхилл» и к тому же ночью! Этот ивент запомнился всем, все участники и зрители были в восторге, ну а те, кто по каким-либо причинам не попал на этот ночной праздник, весь год переживали об упущенной возможности. Но вот – новый сезон, вернее конец сезона, и команда DISCO вновь радуется всех любителей песочной жести, проводя очередной «Партизан», но на этот раз в уже привычном формате – mini downhill.

С момента проведения ивента была написана куча отчетов, выложена тонна видео материалов, поэтому я постараюсь не зациклиться на рассказе об организации, результатах и переживаниях гонщиков, а поведаю об атмосфере, царящей на этих уникальных соревнованиях.

Утро 23-го октября выдалось пасмурным. Валек Попов, Геннадий и Жека Бочанские ждали меня возле метро Орехово, любезно согласившись подбросить до места проведения соревнований. По дороге машину поливал мелкий дождь, но рассеивающиеся на горизонте тучи, сквозь которые начинало пробиваться солнце, давали надежду на то, что к началу стартов погода нормализуется.

Стоит заметить, что днем ранее погода была просто великолепной, температура зашкаливала за 10 градусов, было солнечно, ясное небо и отсутствие ветра настраивали на позитив и мы от души гоняли в Орехово с утра и до самых сумерек. Но в воскресенье осень дала о себе знать.



Партизан



И вот мы на месте, подобраться максимально близко, Геннадий выгрузил ребят с байками и меня со всей аппаратурой (да, в этот раз я был за видео-оператора и болельщика) и мы своим ходом добрались до трасс. Там уже собралось большее количество участников, стояла куча машин, байков, были разбиты палатки, разведен костер, а под ногами мешался очаровательный щенок лабрадора.

Встречая знакомые лица и посылая друг друга приветствиями, мы приступили к осмотру трасс. Найти выгодные места для съемки, и они же самые сложные для участников, не составило особого труда. На первой трассе – это был злополучный поворот налево после секции бревен, в котором polegло немало настоящих партизан, ну а на второй – песчаный дроп и следующий за ним змеевидный поворот. Спецбат в лице фото-расчетов был строго реагирования расставлял вспышки и прочую аппаратуру

по всему склону, среди прочих были замечены Rebus (Антон Медведев) и Norcoman (Юра Блажко), последнему - особая благодарность за великолепные фото для данной статьи.

Стоит кратко рассказать о трассах. Первая начиналась с большой почти отвесной съезжалки, далее шла секция бревен, заканчивающаяся уже упомянутым поворотом, далее шли несколько перепадов высот с небольшими дропами, небольшой шорный мостик выводящий на большие камни, далее секция из деревянных поддонов, выложенных на песке (без них там было бы крайне затруднительно проехать, т.к. на этом участке приходилось усиленно крутить), за ними следовал, пожалуй, самый жесткий участок трассы – настоящие скалы из песчаника, затем небольшой воллрайд по глыбе окаменевшего песка и вот он - финиш.

Вторая трасса была менее длинной, но куда более сложной для большинства, начиналась она сразу с жести – после небольшого разгона, участников



Поворот-убийца и его жертвы... И береза.



Партизан



ждал дроп в песчаный поворот с отрицательным уклоном, сначала направо, а затем резко налево, далее съезжалка уводила райдеров в кустистые заросли и заканчивалась каменной секцией на огромных глыбах песчаника. Под конец заездов по второй трассе, этот участок окончательно размыло дождем и райдеры почувствовали себя участниками бобслей турнира.

Тренировки проходили на добровольно-партизанских началах. На первой трассе все гадали, чем же так провинилась в прошлой жизни береза, стоящая аккурат после поворота из которого 80% райдеров вылетали в кювет и цеплялись именно за нее, кстати береза все же выжила. Участники все прибывали на тренировку, кто-то, не справившись все с тем же поворотом, демонстрировал чудеса фрирайда вниз по склону, иногда и без байка. Слева от трассы, по раскатанной дороге «монстр-трак» Бочанских работ вместо подъемника, подвозя

до верху спустившихся гонщиков, фотографы и зрители мило троллили каждую уборку, в общем атмосфера была полна дружбы и позитива. Но вот пришел Тимур, чинить тот самый злополучный поворот (потому как контруклон был разбит на столько, что превратился в отрицательный уклон) и объявил, что трасса закрыта, а значит скоро старты!

Oh my GOD, look at the whip!

Через 20 минут первый участник, вернее участница, шла пешком по трассе, а к старту готовились участники категории «Мастера», за ними следовали «Юниоры», ну а закрывала заезды по трассе «Элита».

Зрители не давали себе замерзнуть, громко подбадривая участников, свою роль сыграл и матюкальник с функцией записи – очень занятное устройство для поддержки, я с удовольствием развлекался с этой игрушкой до самого конца соревнований. С великим и ужасным поворотом теперь справлялись почти все, не без помощи таких фраз, как



FORCE will be with you... Always!



Партизан



«Сосисочная налево». Всем запомнился ноуз-мэнуал участника на demo, проехав весь поворот на переднем, он немного недотянул и промахнулся задним, что привело к соскальзыванию с траектории, жаль, но все равно было нереально круто и такая фишка, по праву, сорвала бурю оваций! И так в начале трассы все было более менее гладко, но у многих начали возникать проблемы в конце, где трасса проходила через скалы песчаника, тут были чересзульки и потрясающие кульбиты, демонстрация запредельной техники выживания и еще куча интересных моментов, которые я всем и каждому настоятельно рекомендую посмотреть в замечательных деоотчетах от Velosite.ru, GoRide.ru, ну и конечно же от команды нашего журнала – отдельное спасибо Сергею Макарову за съемки на его GoPro Hero1, Серега приехал на гонку на Atom 567 (Atom – это почти как Kona, только Atom – восточная мудрость), но пожертвовал своим

участием ради отличных кадров!

Партизан Rampage или как стать звездой.

Как стать звездой и попасть во все видео и фотоотчеты с гонки? Ответ прост – нужно лишь убраться на второй трассе «Партизана» с песчаного дропа, как можно жестче и эффектнее! Успех и всенародное признание вам гарантированы! На самом деле – камнем преткновения стал тот самый дроп, в этом году его подкопали и съехать вниз, не прыгая, не представлялось возможным. После дропа скорость резко возрастала и войти в поворот, не теряя оборотов, удавалось единицам. В этом месте отличились участники всех категорий, радуя своими «трюками» зрителей и фотографов. Илья Суражевский, в лице ведущего, как всегда на позитиве, подбадривал, шутил и развлекал гостей и участников, отличная музыка задавала ритм, а вот погода вновь подкачала. Во время заездов по второй начал накрапывать дождь, который вскоре перешел в следующую фазу и на всех присутствующих



Партизанские уборки - на позитиве!



Партизан



вылилась полумесячная норма осадков. Тем, кто ехал во время и после дождя, не повезло вдвойне. Проблема была не только в том, что поливало сверху, но и в том, что трасса размокла, а внизу, почти у финиша, где располагались съезжалки по плитам песчаника, глина превратилась в грязевое месиво и добрая половина райдеров проезжали это место как угодно, но только не на байке. Однако, не смотря на погодную жесть, и здесь тру-скилл брал верх над суровым скользким покрытием.

Зазеды завершились и мы начали подниматься обратно в лагерь, в ожидании торжественного награждения, а погода тем временем становилась все хуже, дождь дал получасовую передышку и зарядил с новой силой, поливая призеров всех категорий, зрителей, фотографов и всех настоящих партизанов, дотянувших до конца.

Народ допивал остатки чая и

кофе, заботливо предоставленных организаторами, грелся у тепловой пушки и у костра, а организаторы готовили призы, грамоты и натягивали баннер за импровизированным пьедесталом. И вот свершилось! Список победителей оглашен, призеры всех категорий поочередно занимали свои почетные места и открывали шампанское!

А результаты гонки оказались следующие:

Женщины

1. Василенкова Екатерина – 385,40

Мастера

1. Балаев Роман (Bad Santa) – 60,13
2. Мальцев Сергей (Дебош) – 62,14
3. Озеров Денис (DemoClub) – 67,77

Юниоры

1. Матюха Андрей (DISCO) – 58,19
2. Патрикеев Николай (Velomania/SportResort) - 71.95
3. Дугин Максим (Veloprobeg.ru) – 74.82



Ритуальное валяние в грязи - обязательно для посвящения в партизаны



Партизан



Элита

1. Бодров Алексей (Bad Santa) – 56,43
2. Аустер Яков (Giant) – 58,90
3. Зверев Андрей (DISCO) – 60,95

Пару слов нашему журналу сказали сами организаторы гонки:

Подготовку к мероприятию мы начали, как полагаются, заблаговременно, продумывая и просчитывая все детали, как строительства трасс, так и организаторских вопросов. На этот раз на строительство трасс “Disco Партизана” было вложено значительно больше сил, средств и времени. Мы очень хотели, чтобы трассы по-настоящему понравились любителям истинного даунхилла. И судя по отзывам гонщиков, нам это удалось: довольные райдеры, толпы ликующих зрителей и болельщиков, многочисленные представители СМИ - что может быть приятнее?

Во время подготовки и проведения “Disco Партизана” перед нами неожиданно вставали проблемы технического, финансового, кадрового, материального и прочего характера. Однако наши друзья оперативно помогли с ними справиться, за что мы им очень признательны!

Мы искренне завидуем участникам, ибо, мы с удовольствием приняли бы участие в подобном мероприятии. Многие не перестают удивляться – почему мы не участвовали, но не все понимают, что если берешься за какое-то дело, то делать его надо качественно: то есть надо либо кататься, либо проводить гонку. А также добавим, что мы всегда открыты для отзывов и предложений: только так можно сделать по-настоящему интересные и качественные мероприятия.

P.S. от Замалеевых Тимми и Викки.

От себя добавлю, что гонка получилась отличной! Все довольны и, не смотря на испортившиеся, но по-настоящему партизанские погодные условия, соревнования прошли по феншую! Все

было организовано по высшему разряду за что отдельное спасибо команде DISCO, спонсорам соревнований и всем, кто помогал в организации, подготовке трассы и проведении самого инвента! Мы с нетерпением ждем осени следующего года, когда песчаные карьеры вновь пригласят партизанские отряды наших райдеров для новых испытаний!

И в заключении наш собственный рейтинг партизанности!

Подготовка и организация



Сложность трасс



Сложность погодных условий



Посещаемость соревнований



Предоставленные призы



Фото: Юрий Блажко; Текст: Даниил Кондрущин



Александр Белевский

Photo by Kosyanenko Andrew and Huns

КТО ТАКОЙ?

А. Белевский - один из лучших фристайлеров в России.

Возраст: 23 года

Стаж катания: более 8 лет

Стиль: Dirt, Park, Street



Когда ты начал кататься? Почему выбрал именно МТВ, а не ВМХ?

Начал кататься с 9 класса, где то с 2003. Когда я впервые увидел дертовый байк, он мне казался более красивым, нежели ВМХ, более внушительным что ли.

Чем ты занимался до этого?

До велосипеда я занимался единоборствами, в основном рукопашным боем и пару лет самбо, дзюдо, а когда у меня появился велосипед - он встал на первое место.

Какой стиль предпочитаешь? Чей стиль катания из звезд МТВ тебе нравится больше всего?

Все стили по-своему хороши, а из забугорных звезд – нравится Стиль Чейза (Aaron Chase), особенно его старые профайлы.

У тебя есть какие-нибудь секреты, или правила освоения новых трюков? Твой самый сложный трюк, который ты приземлил?

Секретов нет, когда хочешь выучить новый трюк, просто визуализируй его и старайся

выполнить то, что представил. А самым сложным, я думаю, был tailwhip на косую в парке на ВГ (Москва, крытый парк на ст. метро «Воробьевы Горы» - прим. ред.), хотя мы с Максом достаточно быстро сняли этот трюк.

А есть любимые трюки, которые выполняются легко и стабильно?

Все трюки люблю, мне не нравится закидываться на одном и том же.

Где ты обычно катаешься? Какие твои любимые споты?

Катаю обычно в Лос. парке, либо на ВГ. Любимым же я назову Back yard в Краснодаре, хоть я там не задерживаюсь надолго, считаю это место просто идеальным для катания. Очень крутые дерты и безумно интересный парк, находящийся прямо в лесу.

Тебе нравится самому строить! Не хотел бы построить что-то новое, необычное? Какой он, спот твоей мечты? Какие фигуры на нем обязательно должны быть?

Строить мне очень нравится, я не раз принимал участие в

в проектировке и постройке трасс для slope style. У меня давно сидит в голове идея о новой парковой фигуре, которая с виду похожа на волну, нужно будет из гребня прыгать в основание самой волны, без рисунка на словах не описать, что это за фигура, если кому-то стало интересно - могу рассказать при встрече.

Какой дисциплиной, помимо freestyle, ты бы ещё хотел заниматься?

С огромной радостью погонял downhill, либо freeride.

Тебе больше нравятся соревнования или обычное повседневное катание?

Мне нравится любая возможность погонять. Соревнования или простое катание - для меня не имеет значения, разница лишь в том, что к соревнованиям я отношусь более ответственно.

Можешь вспомнить свое самое жесткое падение и его причину?

Самая неприятная травма была в конце прошлой осени, мне отрезало подушечку кончика пальца

об тормозной диск, при выполнение трюка у меня унесло байк в сторону, а я захотел поймать его за заднее колесо, но промахнулся.

Провокационный вопрос - на что ты готов ради спонсоров, и что они делают для тебя? Выделяют кэш или выдают новое железо?

Спонсоры мне очень помогают, полностью снимают вопросы, связанные с железом, с одеждой и т.д.

Так же помогают мне со всевозможными поездками, к примеру этот сезон мне пришлось начать с того, что надо было восстановиться после травм. Veloprogobeg сделал для меня все возможное, чтобы я катался зимой в крытом спортивном комплексе «Спортекс», с огромным парком и гимнастическим залом, что позволило мне быстро восстановиться перед началом сезона и перед грядущими европейскими соревнованиями, на которые я, конечно же, поехал не без помощи моих спонсоров.

Какие спонсоры тебя поддерживают в текущем сезоне?





Меня поддерживают: veloprobeg, dartmoor bikes, nike 6.0 и bench.

Расскажи о своей байке. Ты сам подбираешь компоненты?

Байк собран полностью из компонентов dartmoor, помимо вилки Rock Shox Reba RLT Ti DualAir и тормоза Avid Elixir CR Carbon, собирал естественно сам, всегда серьезно подхожу к вопросу выбора компонентов, на которых катаюсь.

В каких фильмах и роликах тебя можно увидеть?

В отечественном проекте - «LSVM2011».

Где ты любишь проводить время, и чем занимаешься, когда не катаешься?

В основном все свободное время у меня связано с катанием. Это либо тренировки, либо учеба, но есть одно увлечение, которое не связано с катанием и это ремонт на кухне (бугошашенька – прим. ред.).

Какое мероприятие было самым интересным в этом сезоне?

Vienna air king, пожалуй, этот

контеcт открыл мне глаза на то, как катают топовые райдеры и на уровень проведения зарубежных соревнований.

Кого ты считаешь своими основными соперниками на контеcтах?

Во-первых себя самого, т.к. приходится бороться со страхом и волнением перед стартом, во вторых это все остальные участники, причем не только те имена, которые все привыкли слышать, но и те, которые не на слуху.

Чего бы ты хотел достичь в жизни?

Ни когда не задавал себе такого вопроса, да и вопрос непростой, требует много времени для размышлений.

Что ты посоветуешь новичкам и более продвинутым райдерам? И пару слов нашим читателям в заключении!

И тем и другим - кататься и еще раз кататься, не лениться, брать велосипед и крутить к самосовершенствованию!

Интервью проводил Александр Тюленев.



Bombers-мания на Голом Камне.

Уральские гонщики с нетерпением ждали продолжения «калештайновой» лихорадки. И четвертого сентября – свершилось! 49 спортсменов померялись силами на нижнетагильской горе Голоый Камень. Даже суровая уральская погода, которая старательно укутывала гору перед соревнованиями, смилостивилась и выпустила солнце посмотреть на состязания.

Ивенты от нижнетагильской МТВ-банды производят все больший ажиотаж. Причем, не только у гонщиков, но и среди зрителей. В этот раз мероприятие посетили гости и участники из таких уральских городов, как Пермь, Нижний Тагил, Екатеринбург, Заречный, Чусовой, Кунгур и Асбест.

Этот день был наполнен сюрпризами и неожиданностями, правда, не все из них оказались приятными.

Небольшие технические неполадки задержали проведение финала. А расстаравшиеся форварды оставили в одном из контриков свою возможную победу. Но есть и позитивные моменты. Очень порадовала победа Павла Смирнова (Racing Tagil) в «элитной» категории, проехавшего маршрут за 0.53.56 минуты. Комментарий Павла, также как и его стиль катания, отличился конструктивностью и техничностью: «Соревнования на Голом мне всегда нравились! – говорит чемпион. - Тем более после доработок, интересная рабочая трасса. Совсем не ожидал, что займу первое, мое второе должно было быть - максимум, но вот повезло немного. До конца не верил, что первый, пока протоколы не увидел! По организации - тоже отлично, единственное - омега подвела, ну и хорошо бы хоть какое-то кушанье горячее, тогда вообще супер!». А тем временем, рекор новой трассы, которая, кстати, вызвала бурные восторги среди всех участников, поставил юниор Жан Миллер (КГБ), как и Павел, представлявший на соревнованиях Нижний Тагил.



Он финишировал со временем 0.51.61 минуты. Героиней среди девушек стала Анна Скумбина (Rock Riders) из Перми. Её результат был равен 0.59.75 минуты.

На лаврах почивали и другие участники: Спирина Ирина (Екатеринбург, 1.13.83), Основина Надежда (1.34.94, Нижний Тагил), Сергей Рычагов (0.52.61, Пермь), Апаницын Тарас (0.57.42, Заречный) Максим

Баранов (0.53.76, Екатеринбург, Сортыга-Team) и Стариченко Николай (0.54.32, Чусовой). скором времени был вынужден отказаться от борьбы.

«Kahl Stein»: продолжение следует...

Соревнования стали темой горячих обсуждений среди участников и болельщиков. Но все единогласно заявляют о том, что организация и новая трасса просто безукоризненны.



«Наша команда "HrizotilCity" после семи часов в дороге прибыла одной из первых на место сбора. – Делится впечатлениями гонщик из Асбеста Алексей Филиппов. - Я был в неопишемом восторге, когда увидел все изменения, которые произошли на трассе. Ребята её усложнили, сделав травмоопасные участки более лояльными к райдерам на велосипедах без подвески. Они с пятницы ночевали в лагере на горе, чтобы каждый желающий мог за эти два дня ознакомиться с трассой. Не могу воздержаться от благодарности».

Команда Bombers не собирается останавливаться на достигнутом. О планах на ближайший год нам рассказал один из организаторов Дмитрий Масленников: «Мы всерьез задумались о проведении чемпионата города, по сколько число участников в минувшем сезоне было довольно велико. Он будет включать в себя несколько этапов, число которых и место проведения пока уточняются».

Скажу, что в данный момент ведется строительство трассы на горе Долгой. Этот маршрут уже будет отвечать требованиям Down Hill и приблизительная длина его составляет 1,5 км. Комитет по Физической Культуре и Спорту г. Нижний Тагил проявил интерес к развитию этого экстремального вида спорта и обещал помочь нам в решении некоторых административных вопросов. Как покажет себя бюрократическая машина остается только догадываться, но мы все же надеемся на то, что в нашем городе Маунтин Байк признают официальным видом спорта».

А мы тем временем нетерпением ждем новых ивентов от Bombers.

Текст: Катерина Осина
Photo by Olika Grace



DOWNHILL

ПОДСОЛНУХ ШОУ

В гостях - Александр Ильяшик aka Подсолнух



Подсолнух, па-па-па-подсолнух, под-сол-нух-шоу! Этими звуками открывался каждый выпуск всегда нереально позитивного супер-угарного подкаста (до тех пор пока не появилась новая заставка с девушкой), чей автор — Александр Ильяшик, более известный, как «Подсолнух» согласился дать интервью нашему журналу, причем бесплатно! (Да, все верно, нам ничего не заплатили)

Ну что ж, начнем! Привет Саш, как сам? И сразу первый вопрос, чтобы ввести читателей в курс дела – что такое подкаст?

Привет! Сам неплохо. Что такое подкаст внятно сказать не смогу ибо этим никогда не интересовался. У меня просто появилась идея создать фишку. А уж потом я узнал, что оказывается это называется «Подкаст». Так что не знаю, что это такое.

Давай по порядку, как возникла сама идея и для кого это все делалось в первую очередь, ведь у тебя с твоими друзьями есть своя группа - RollAllDay, расскажи про эту тему подробнее. Как возникла сама идея этого объединения, как оно развивалось?

Могу об этом говорить бесконечно, но постараюсь побыстрее, а то у вашего журнала не хватит денег чтобы заплатить мне за каждое моё слово. Идея возникла внезапно, как расстройство желудка в 3 часа ночи. Что-то вдруг мне на работе совсем нечем было заняться и вот решил создать что-то вроде радио где я буду освещать события в мире МТБ. Затем это приобрело СОВСЕМ другой более причёсанный вид. И конечно же я благодарю клуб RollAllDay, который стартанул как обычная МТБ-группа «вконтакте» с 4-5

участниками и нулевым рейтингом. В группу я и ещё пара админов постоянно запиливали всякие мемы, потом инфу об организаторах клуба, а уж потом пошло-поехало. Места катания, Подсолнух шоу и т.д. Рейтинги у группы очень резко подскочили вверх!

Что-то вдруг мне на работе совсем нечем было заняться и вот решил создать что-то вроде радио

В самой группе уже более 500 человек, а Подсолнух Шоу смотрят не только в Москве, но и в таких городах как Солнечногорск, Чебоксары, Челябинск, Новороссийск, даже вырвались за пределы России (Сан Франциско, Северная Америка). Для эксперимента выложили один выпуск на знаменитый YouTube и там просмотры зашкалили за 2000!

Почему подкаст получил именно такое название и почему сначала ты выбрал формат «offlineradio» и только потом перешел на видео-выпуски?

Подкаст получил такое название в честь одноимённой передачи на радио с Аллой Довлатовой и Андреем Чижовым.



Очень часто слушал их и немного общался по мейлу и конечно же ОЧЕНЬ круто они поднима-ли настроение. Мой псевдоним (Подсолнух) за-крепился за мной уже как 6 лет. А почему он именно такой мне уже надоело рассказывать и потом мне за эту историю отдельно не платили. На видео выпуски перешёл, потому что есть вещи которые надо не рассказывать, а показы-вать. И потом это какой никакой шаг вперёд.

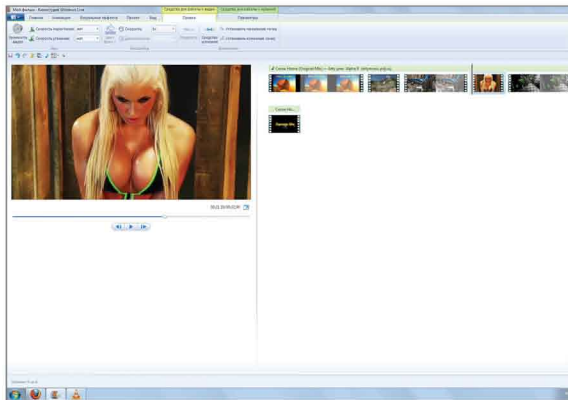
Герои твоей программы, кто они? О ком Под-солнух вещает всей стране?

Героями моей программы были участники клуба RollAllDay, также был в гостях Илья Суражев-ский, Валентин Вяткин (режиссёр программы Веломагия), давали интервью организаторы Об-нинского mini-Dh да и вообще много о чём гово-рили и показывали.

Я знаю, твое шоу весьма скандальное, ты за-трагиваешь такие темы, как «мнение обще-ственности об МТВ», «как попасть на ТВ через постель» а так же «какой из энергетик-ков лучший». Вот, на твой взгляд, какие темы по-настоящему интересны всем и более того, могут быть полезны начинающим?

Темы, которые всегда будут живы и интересны всем это «Копя-гавно», «NS не ломается» и «Бомбер круче, чем Марзоччи». Если более се-рьёзно подойти к ответу на этот вопрос, то думаю, что новости с МТВ-индустрии (новые разработки и технологии) будут интересны всегда и буду стабильно получать самые высо-кие рейтинги. Например, карбоновый SpecializedDemo, новая высокотехнологичная DH-рама от Yeti, новый модельный ряд вилки Fox – вот такие темы интересно читать,

Вот так делается
Подсолнух Шоу



Для эксперимента
выложили один выпуск
на знаменитый
YouTube и там
просмотры
зашкалили за 2000!



смотреть и тем более – рассказывать о них. Насчёт новичков скажу, что поначалу им будет интересно АБСОЛЮТНО всё! Человек, который начинает «болеть» МТБ впитывает любую информацию по этой теме.

Если говорить о периодичности – выпуски всегда выходят по-разному, без привязки к конкретным датам, с чем это связано?

Сначала (когда ещё Подсолнух Шоу имел аудио формат) выпуски выходили раз в неделю. Но когда я перешёл на видео режим, то это просто стало невозможно. И потом я стараюсь делать всё тогда, когда приходит вдохновение. Я получал в личку письма в стиле «когда выйдет новый выпуск и о чём он будет?», и мне бы не хотелось

работать в стиле «все равно пиплхавает». В нескольких выпусках я уже допустил такую ошибку и рейтинги таких выпусков были невысокими, более того в личку приходили сообщения в стиле «Подсолнух, ты что, не торг?» Поэтому выпуски будут выходить тогда, когда нужно.

Любимые цитаты из собственной программы, сходу, что приходит в голову?

«Кинь зигу ногой» - из интервью с Игорем Шишкиным. «Чувствуете, как пахнет геморром? Я – да!» - из рассказа о Норках 2012. «В этом фильме мы увидим, как топовые райдеры путешествуют на подъёмнике» - из обзора фильма 3 minutegap.

Много чего ещё вспомнилось, но лучше я их писать не буду ибо вашасовдеповская цензура их тупо не пропустит)

Смотря выпуски, я понял, что ведущий и собственно автор явно неравнодушен к следам когтей Россомахи - этот логотип красуется везде, где только можно, что это за бренд и почему выбор экипировки весь из себя такой «монструозный»? И ахтунг-ахтунг, провокация, интрижка, скандалчик, позорище, сколько заплатили деревянных за такой пиар в непрямом эфире?!

Ах, да... Знак Monster Energy я впервые увидел в каком-то крутом видеосюжете про мотокросс. Он там был на рекламных баннерах и на шлеме у одного из райдеров, а так же на деревьях, на облаках, на диких животных и пролетающих мимо птицах. Очень понравился дизайн. Потом мне довелось попробовать этот энергетик на вкус и увидеть одежду/экипировку с этой символикой вживую. Я очень сильно запал и понеслась. На каких условиях проходит такой PR – тайна, покрытая слезоточивым газом.

Какие планы на будущее, сколько еще выпусков мы увидим или быть может услышим? Нет желания вновь сделать аудио вариант?

Планы на будущее – найти адекватную девушку, которой не хотелось бы устроиться в БПЕ, а вести гармоничные человеческие отношения, сняться у Пьера Вудмана в одном из его замечательных фильмов, пригласить на съёмки Подсолнух Шоу потрясающую актрису AngelDark. А вообще о будущем думать стало модно, стильно, молодёжно. Я в первую очередь стараюсь думать о настоящем. Мысли об аудио-варианте были, но я



Планы на будущее — пригласить на съёмки Подсолнух Шоу потрясающую актрису AngelDark

думаю это уже пройденный этап. Насчёт того сколько выпусков мы увидим не смогу дать точный ответ.

Пару слов о себе, что катаешь, сколько катаешь, на чем катаешь? Причем без задней мысли, мы ничего не рекламируем, ведь именно поэтому наш журнал самый лучший, популярный, нереально крутой – читайте наш журнал! Ну как рассказывай!

Катаю лайтово и без жесты. Никогда не рвался на огромные дропы и всяческие бигэйры, но естественно стараюсь прогрессировать, когда нахожу время. ВМТВ теме я с 2007-ого года. Действительно кататься по трассам стал с весны 2010-ого года. Любимые трассы - это Смотра, Филпарк и Обнинский мини-DH. Катаю на Коне Оператор ФР.

В предпоследнем выпуске ты гордо рассекал на питбайке, есть желание уйти в мото?

Нифига я не рассекал, ибо не знаю даже, как нормально переключаться на вторую передачу. Первые впечатления от питбайка были как наплыв счастья и облегчения после длительного запора. Я чуть не заболел этим и даже подумывал продать свой байк, чтобы взять мото. Но немного поразмыслив я понял, что МТВмне на много ближе. Может когда-нибудь куплю себе пит и буду каждый день бояться «не спёрли ли его у меня из гаража», но пока только МТВ!

Дал ли Подсолнух Шоу тебе какую-то популярность? Узнают тебя на трассах и есть ли у тебя свои фанаты?

Безусловно, да! На трассах бывает узнают, в великом «вконтакте» ежедневно добавляю к себе знакомых людей, отвечаю на вопросы,

которые мне задают. Есть конечно и фанаты, которые признаются в любви и пишут «Классный выпуск! Когда следующий?» и есть, наверное, и хейтеры (ненавистники), которым я желаю одуматься и сходить в церковь.

В твоих выпусках постоянно звучит ненормативная лексика. Твоё отношение к этому? Я считаю, что русский мат это огромная часть русского языка. Каждый из нас его знает с детства и каждый умеет выражаться и выражался нецензурно. Я не считаю в этом ничего постыдного и призываю всех не заниматься ханжеством. Но я ни в коем случае я не поддерживаю эту практику в общественных местах. будучи даже в самом упитом состоянии со



своими шумными друзьями, когда мы например едем в автобусе или метро, никогда не позволяю себе нецензурно выражаться в присутствии посторонних и слежу за своим языком. Это элементарные нормы воспитания. Также я не поддерживаю людей, которые совершенно не в тему и через каждое слово матерятся. Это уже не рот, а помойная яма. Лично я это делаю только тогда, когда это в тему (на мой взгляд), с юмором и только в неформальной обстановке. Всегда и во всём нужно держать грань.

Уважаемые судьи, живите, радуйтесь, процветайте, позвольте еще одно клише – наполеонам (они же слушатели и зрители твоего шоу)?

В первую очередь я хочу поблагодарить своих зрителей и слушателей. Отдельная благодарность другим городам. Журналу желаю развиваться и дальше! Также говорю спасибо всем участникам клуба RollAllDay, мы будем добавлять всё новые и новые фишки по мере возможности. Вполне возможно, что скоро на свет появятся наклейки, магнитики и наш клуб будет упоминаться в списках спонсоров на некоторых гонках.

И конечно привожу ссылочки на наш клуб и на его страницу, где вы можете послушать/посмотреть все выпуски Подсолнух Шоу.

Клуб RollAllDay – <http://vkontakte.ru/rollallday>

Страница клуба с Подсолнух Шоу – http://vkontakte.ru/page-12711080_33447385



Бросить вызов норвежскому offroad

Текст и фото: Куракина Елена

В конце июля в Норвегии проходила велогонка «The ultimate MTB adventure race «Offroadfinmark». Благодаря спонсорству одной из норвежских компаний, на старт смогли выйти три российских команды, в состав которых вошли велосипедисты-любители из Петербурга, Москвы и Петрозаводска.





В конце июля в Норвегии проходила велогонка «The ultimate MTB adventure race «Offroadfinnmark»». Благодаря спонсорству одной из норвежских компаний, на старт смогли выйти три российских команды, в состав которых вошли велосипедисты-любители из Петербурга, Москвы и Петрозаводска. Команда «Hei Hei team/Grieg Seafood» (по среднему возрасту членов команды - самая молодая из российских команд) состояла из кросс-кантрийщиков (Денис Кабанен, Федор Николаев, Артем Гуляков), «Молодой боец/Grieg Seafood» - из опытных мультиспортсменов (Юрий Бородулин, Илья Строганов, Павел Сысоев), а «Балтийская Звезда/ Grieg Seafood» - из веломарафонцев (Михаил Каменцев, Дмитрий Кимбер, Николай Литвинов). Все они выступали в классе «offroadfinnmark 700», где на маршруте (примерно 650 км) участникам предстояло на брать 12000 м высоты, преодолеть многочисленные броды, болота с камнями и др.

сюрпризы пересеченной местности!

Помимо класса «offroadfinnmark 700», в гонке участвовал и гораздо более многочисленный класс «offroadfinnmark 300» (с протяженностью маршрута 300 км), а также «экспериментальный» класс «5-stages». Маршрут участников был привязан к GPS-треку, отклоняться от которого разрешалось не более чем на 50-100 м. Это было обусловлено не только правилами, но и здравым смыслом - любое отклонение от предложенного маршрута могло еще больше усложнить и без того непростые условия передвижения. Каждой команде организаторы выдали прибор GPS, позволяющий контролировать движение участников в режиме он-лайн.

Старт и финиш гонки проходили в г.Альта, самом крупном городе губернии Финнмарк. «Offroadfinnmark 700» начался с пролога (проводился накануне старта основной гонки), на основании результатов которого определялись стартовые позиции команд.





Трасса пролога представляла из себя 9-километровый апхилл по необыкновенно живописной грунтовой дорожке, с финишем на вершине горы.

Что касается трассы основной гонки, то движение участников осуществлялось в режиме нон-стоп, с обязательной отметкой на контрольных пунктах (КП), расположенных в общественных зданиях, школах, туристских хижинах. На всех 13 КП было организовано питание, а кое-где можно было воспользоваться и техподдержкой от организаторов. За исключением трех пунктов, где был запланирован обязательный 3-х часовой отдых, команды сами определяли время пребывания на КП.

Конкуренцию нашим спортсменам на этой гонке составили норвежцы, датчане, немцы и бельгийцы. Всего в offroadfinnmark 700 выступало 13 команд, до финиша же доехало всего шесть. Из всех российских участников до финиша добрались (и заняли второе место!) только Денис Кабанен и Артем

Гуляков из «Hei Hei team/Grieg Seafood». Третий участник этой команды, Федор Николаев, вынужден был сойти на одном из КП из-за технических проблем с велосипедом (по правилам, в команде, состоящей из 3-х человек, допускался сход одного из участников). Денис и Артем находились на трассе более 78 часов, борясь с рельефом, холодом, усталостью. Огромную поддержку им оказал отец Дениса, Николай Кабанен, который ехал в машине сопровождения и оказывал на всех КП сильную помощь (поддержка разрешалась только на КП, на трассе она была запрещена). Ну а победителями в 2011 г. стали норвежцы, опытные спортсмены Jon Kristian Svaland и Geir Ludvig Aasen Ouren из «Proteinfabrikken-ABAX/Harald Nilsen». Их отрыв от наших ребят составил 11,5 часов!

Регистрация на гонку следующего года, которая пройдет 20-26 июля 2012 г., уже открыта. Помимо классов offroadfinnmark 300 и offroadfinnmark 700, введен класс offroadfinnmark 5day, тестирование трассы



Так что у вас есть шанс попробовать свои силы в столь сложной многодневной гонке, аналогов которой в России пока нет. Вся информация можно найти на официальном сайте <http://www.offroadfinnmark.com>

Рассказывает Денис Кабанен, команда «Hei Hei team/Grieg Seafood»:

«Можно ли финишировать далеко позади лидера, но все равно оказаться победителем?

До недавнего времени я бы однозначно сказал, что нет! Ведь затратив на дистанцию большее время, ты проигрываешь, а значит никак не можешь стать победителем. Все изменилось после моей поездки самую северную провинцию Норвегии Финнмарк, которая расположена в горах за полярным кругом. В январе этого года через знакомых даунхильщиков я узнал о том, что норвежцы приглашают команду из России принять участие в невероятной 700 км гонке

по горам. Но участие в подобном эвенте казалось маловероятным: ребята пугала одна только мысль проехать больше 100 км на велосипеде, а я сомневался в спортивной составляющей подобной гонки, представляя себе бесконечный бревен. В дальнейшем удалось выйти на связь с Joerund Greibrokk, директором гонки Offroadfinnmark, который объяснил, что один из главных спонсоров соревнований Grieg Seafood, для которых российский рынок продажи лосося и форели является основным, приглашает несколько команд из России для участия в 700км гонки под знаменами их фирмы. Я решил во что бы то ни стало поехать туда. Нынешний сезон был для меня очень насыщенным – два сбора в Крыму и Турции, многочисленные гонки в Питере, Петрозаводске, Вологде, Москве, поездка на многодневку в Польшу в конце июня. Я очень устал от разездов и июле вообще не участвовал в гонках, копя силы, которые потом сильно пригодились. Еще

Еще в декабре, планируя свое участие в польской многодневке в горах, я твердо решил приобрести 29" подвес. Рассматривалось несколько вариантов: Specialized Epic 29, Giant Anthem 29. Но так совпало, что Федор тоже планировал приобрести 29 подвес, и от него я узнал о Kona Nei-Nei 2-9, который был наиболее доступен в России, и мы остановились на нем. Для Артема главным условием участия в Offroadfinnmark в нашей команде являлось приобретение 29" велосипеда, и я был приятно удивлен тем, что он купил именно хей-хей, так как в этом случае нам требовалось везти с собой наименьшее количество запасных частей.

Наша команда заняла 3, 4, 6 места в прологе, и завоевала право стартовать второй, через 10 минут после лидеров. После пролога общее напряжение спало, мы поняли, что бороться с соперниками нам под силу. Нам выдали карты и кратко проинструктировали по каждому из этапов. Я постарался записать основную информацию, и у меня образовались пометки по этапам: либо очень просто, либо



очень сложно. Причем «сложно», «комары», «броды», «болота» превалировали над «просто» записями.

Ехать приходится только по ГПС треку. Первые 18 км проходят по городу и лыжной трассе. Мы едем достаточно быстро, пытаюсь отыграть какое-то время у лидеров, и нам это удается: на асфальтовой прямой отец сообщает, что мы отыграли 2,5 минуты! Сразу после этого начинается типичная грунтовая дорога для квадроциклов, которых

мы встретим превеликое множество раз на своем пути: двукорейка с постоянно торчащими отовсюду камнями. Дорога ведет нас вверх в горы. Ближе к концу этапа, когда появились первые заброшенные участки, скорость заметно упала, и мы заметили приближающихся сзади соперников.

После первого этапа я понимаю, что ничего сверх неожиданного мы не встретим. Грунт здесь типичный горный, каменистый, как в Крыму, Турции, Польше.



Технически мы все готовы преодолевать такое как вверх, так и вниз. Да и вообще этот этап был самым что ни на есть кантрийно-марафонским, как на МТБ-Трофи в Польше, хотя набор составил всего 1600м за 80 км пути.

На КП мы помыли велосипеды, смазали их, переоделись в сухое и начали реально отжираться! В итоге всю первую треть второго этапа мы все ощущали жуткую тяжесть в животе.

А нам предстояло подняться почти на 1000м, с постоянными спусками-подъемами, набрав 2300м за 88 км. Датчане, которые проиграли нам 6,5 минут, да и стартовали заметно позже, провели на КП на 21 минуту меньше и выехали на второй этап одновременно с нами. Команда DnB NOR, которая пресовала нас до этого, тоже выехала с нами, но первые горки отбросили их назад, в отличии от датчан, которые очень хорошо себя чувствовали на подъемах по плотным гравийным дорогам. Мы безуспешно пытались

усидеть у них на колесе в гору, но могли наверстать упущенное только на спусках. Когда же начался постоянный апхилл с серпантинами, то мы их потеряли из виду.

Чем выше мы поднимались, тем плотнее становился дождь. На высоте за 600м мы въехали в облако, а температура упала до +5. Наверху, на плато, я начинаю тянуть наш паровоз, приближаясь к датчанам, хотя ребята уже не всегда могут сидеть на колесе. В определенный момент хорошая гравийная дорога заканчивается, и опять начинается дорога для квадроциклов: узкая двуколейка, усыпанная камнями. Кое-где приходится идти пешком. На альтиметре высвечивается 960 м н.у.м., но поскольку мы находились в тумане, то просто не замечали этого. Дорога до третьего КП предстояла очень техничная, с камнями, болотами, постоянными подъемами и спусками. Стали появляться первые по-настоящему заболоченные участки, которые, оказывается, большей частью можно ехать. Необходимо лишь педалировать





внатяг и при необходимости разгружать-загружать заднее колесо. Федору от этого упражнения становилось совсем тяжело. Ближе к двум часам ночи мы прибыли на КП, который располагался в палатке. Под проливным дождем скинули с себя одежду и одели сухое в машине. Лидеры проехали этап на 71 минуту быстрее нас, а датчане, с которыми мы шли вровень почти половину этапа - на 45 минут медленнее. Мы сильно замерзли во время отдыха, а начало «короткого» 47-км этапа перед первым спальным КП представляло собой 3-км спуск по дороге. Дорога опустились ниже туч, и дождь прекратился. Мы ехали по прекрасным грунтовым дорожкам, напоминающие нам родные края. Но через 5 км снова свернули на едва заметную туристическую тропу, которая идет по перек холмов, забираясь каждый раз на его высшую точку, а потом спускаясь в самый низ. Приходилось регулярно идти пешком. Рваный ритм, а также сложная узкая тропа высасывали

из нас последние силы. Последние 16 км были по асфальту. Мы очень хорошо их отработали и прибыли на первый «сонный» КП, где должны были провести минимум 3 часа. Лидеры к этому времени уже 19 минут как уехали.

Организаторы хорошо продумали момент с разминкой после сна: нам предстояло проехать еще 17 км по шоссе перед съездом на грунт. Сначала было тяжело крутить педали, но через пару км все встало на свои места. Предстояло проехать еще 50 км по старой грунтовой дороге с общим набором 500 м. Погода налаживалась, а мы налажались скоростью и великолепными видами на заполярную природу. Уже прошли сутки с момента старта.

На КП я поменял передние колески, которые сносились до пружинок. Мы отъедались, отдыхали и просто «ступили», в результате чего датчане прибыли на КП еще до того, как мы его покинули! Таким образом, у нас оставалось преимущество над ними всего в 17 минут. Но следующий 43-км этап, с 800м



набора, упрочил наше преимущество. Ближе к концу этапа, который я уже толком и не помню, мы «отпраздновали» экватор гонки. Мы отыграли полчасу у датчан и довели отрыв от четвертого места до 1ч 14мин.

Впереди было еще три жестких каменных этапа до второго «спального» КП. Но то, что они будут настолько выматывающими, я себе даже не мог представить! По роудбуку нам предстояло потерять 65 км со средней

скоростью менее 10 км/ч и отдохнуть на 20-ти км асфальта. Но в реале средняя скорость на центральной части составила 7 км/ч, а 83 км (с 20-ю км асфальта) мы проехали за 8 часов без учета отдыха. Дождь, при +10 градусах, ни на секунду не прекращался. У Федора начались проблемы как с велосипедом (прилично залюфтила задняя втулка), так и со здоровьем - кисти с трудом держали руль. Казалось, что мы плетемся, как черви, и соперники нас обгонят.



Ближе к ночи все чаще раздавались «хрюканья» грызунов – норвежских леммингов, которые яростно защищали свое жилища, провожая нас «злобным» писком.

Иногда, застигнутые врасплох, они выбегали перед нами, вставая в защитную стойку. Приходилось лавировать между ними. Один отчаянный лемминг пробежал между колес Федора, чем сильно нас позабавил. Помимо леммингов, нам встречались птенцы куропатки, которые испугано выпрыгивали вверх и смешно кудахтали. Подобные зрители подбадривали нас, отвлекая от бесконечных часов преодоления заполярной «пустьины».

Северные олени в это время года мигрируют ближе к побережью, поэтому они встречались нечасто, но каждый раз мы завидовали их красивому бегу по тундре, представляя, сколько мы бы могли отыграть у лидеров, передвигаясь с той же скоростью.

Перед выездом на асфальт нам предстояло преодолеть головокружительный даунхилл по невероятно каменной дороге. Мы спускались все ниже и ниже, тундра сменилась лесотундрой с березами, а потом мы выехали в сосновый лес, по которому уже изрядно соскучились. Здесь я почувствовал себя как дома. Нам оставалось проехать 13 км по асфальту до трехчасового отдыха. Федор вначале с трудом сидел на колесе, но потихоньку пришел к себе и стал выходить на смены. Буквально за 3 км до конца этапа у меня накрылся подшипник на правой крэнковской педали. А ведь прямо перед стартом в поставил новый ремкомплект в нее! Все-таки в эгбитахерах должны быть втулки скольжения, а не игольчатые подшипники. В этом году я уже второй раз убиваю эти педали вплоть до того, что их клинит. Я с трудом доехал до финиша этапа и попросил заменить педали (благо, я взял с собой аж 2 запасные пары). После душа я с трудом дополз до спальника и узнал, что Федя решил сойти – у него помимо втулки сломался левый карбоновый шатун в месте



крепления к оси, а ехать на запасном велосипеде без задней подвески он не захотел. Также нам передали, что две другие российские команды досрочно прекратили гонку – «Балтийскую Звезду» сняли еще на втором КП, т.к. они не уложились в лимит времени, а «Молодой Боец» сошел на четверто КП якобы из-за нехватки тормозных колодок. С этой информацией я провалился в глубокий сон, а проснувшись, просто не мог встать: все связки, которые

участвовали в процессе движения, ныли, левая кисть вспухла. У Артема заболели колени. Федор помогал оживить мою кисть и колени Артема, втерев в них секретный крем. В общем, наша команда представляла из себя жалкое зрелище, но как ни странно, мы имели уже почти 1,5-часовое преимущество над датчанами и более чем 2-х часовое над четвертой командой. Нам предстояло преодолеть всего 82 км, разбитых на два этапа, 36 и 46 км, до следующего



спального КП.

Стартовали сразу по грунту в гору. Неплохая дорожка сменилась на менее хорошую, но вполне проезжаемую, если бы не одно «НО». Пару дней зарядил дождь, и все оказалось залито водой. Ехать было очень сложно, мы часто спешивались, и средняя скорость составила всего 8,5 км/ч. Примерно тогда мы с Артемом осознали, что остались вдвоем и теперь нам надо отстаивать честь российской делегации, чтобы не посрамиться перед спонсорами и организаторами гонки. Нам категорически нельзя было сходить!

На промежуточном КП мы остановились в старом доме. Пожилая женщина сделала нам отличный омлет с красной рыбой. Дождь прекратился, что не могло не радовать. Тем временем секундомер начал отсчитывать третьи сутки нашего путешествия. Мы ехали вверх, на плато, по классической для Финнмарка узкой двуколесной дорожке, пока она не закончилась. Тут нам предстоял самый

настоящий трекинг: сначала мы пробирались по березовому лесу, потом уперлись в очень топкое болото, где надо было идти по зигзагу строго по ГПС треку, чтобы не провалиться по грудь. После этого мы немного побродили по зарослям карликовой березы и вышли на едва заметную тропу. Примерно через час после начала треккинга появилась нормальная дорога, и мы поехали дальше. Начался спуск с плато, который постоянно прерывался бродами. То и дело нам приходилось перелезть через ручьи и заболоченные места. Даже когда мы спустились в лес, броды не давали нам спокойно ехать вперед.

Н е п р е к р а щ а ю щ е с я слезание-залезание на байк на протяжении нескольких часов уменьшили нашу скорость до 3-4 км/ч. На КП мы быстро перекусили пастой, попросив приготовить тоже самое через 2 часа после сна. Я боялся, что, проснувшись, не смогу пошевелиться. Казалось бы, чем дольше идет гонка, тем сильнее ты устаешь. Когда нет сил двигаться дальше, то они не должны появиться после 3 часов отдыха



Но организм думал по-своему, и на старт заключительной части маршрута мы вышли куда более отдохнувшими, чем после отдыха на предыдущих спальнях КП. Самое главное, что нам больше не предстояло ехать по нескончаемым болотам и бродам. Как нас предупредили, впереди был самый сложный, длинный, но большей частью проезжабельный этап с небольшим участком треккинга. По словам директора гонки, на 71 км пути нам должно

потребоваться примерно 8,5 часов, поэтому мы взяли с собой несколько гелей и по паре бутербродов, чтобы подкрепиться по пути. Дождя давно не было, но небо было затянуто плотными тучами. Нас обрадовали, что наверху в горах может быть ясно, солнечно, а погода должна пойти на лад.

Первая часть, как оказалось, ключевого этапа представляла собой затяжной подъем на плато. Апиhill был технически очень сложным, но мы чувствовали в



себе силы, и делали все возможное, чтобы проехать его как можно быстрее, закрепив наше второе место. Я старался не уезжать вперед, а двигаться позади Артема, чтобы он мог ехать в свою силу, и не тянулся за мной. На плато открылись незабываемые виды на дикую природу Финнмарка. В этой горной пустыне природа явно не предусмотрела место для человека. Здесь способны выжить только северные олени, куропаки, лемминги и песцы. Удивительно, что все-таки находятся люди, которые могут сюда добраться, построить жилище, рыбачить и охотиться. Мы ехали среди такой красоты уже более двух суток и только сейчас смогли ей любоваться. На 3-м часу этапа мы проехали горную хижину и решили в ней отдохнуть (благо внутри никого не было, а дверь была закрыта бревном). Зашли внутрь, уселись за стол и съели запасенные бутерброды. Далее каменистая дорога перемежалась сырыми участками.

Мы прошли большой брод, в котором от ледяной воды почти сводило ноги. Потом начался участок с трекингом, где пришлось идти только по ГПСу. Ближе к 2 часам ночи начало рассветать, хотя темно не были ни на минуту. Через полчаса солнце вышло из-за хребта и раскрасило суровые северные горы в ярко алый цвет. Силы потихоньку покидали нас, гели не спасали, от изотоника начинало подташнивать. Получасовой трекинг по карликовой березе окончательно опустошил нас. Опять появилось ощущение, что мы едва ползем. Каждый камень отбивался в попе, не смотря на давно отключенный пропедаль в заднем амортизаторе, руки с трудом держали руль на быстрых спусках.

Мы проехали мимо памятника Второй мировой войны – разрушенной линии телеграфа, которая соединяла крупные города севера Норвегии. Немецкие войска использовали тактику выжженной земли, практически полностью уничтожив Финнмарк.



11 часов на этапе, сил просто не осталось. После короткого отдыха я с огромным трудом смог встать со стула – колени просто отключились. Спина и шея умирали под тяжестью рюкзака.

Нам оставалось преодолеть 3 этапа, всего 85,4 км до финиша, но это были самые тяжелые километры в моей жизни. Здесь я познал, что такое боли в коленях, в полной мере.

До следующего КП надо было проехать 8,3 км с неплохим набором, на что нам потребовался один час 18 минут.

Мы все чаще стали пользоваться тактикой минутного отдыха на вершине подъема - просто леглись на землю и отдыхали. Классные спуски уже не доставляли удовольствия – руки умирали от боли. На предпоследнем КП я отпивался колой, съев немного омлета с мясом.



Следующий 51 км этап проходил по холмистой, местами сырой местности. Плоских дорожек почти не было. Приходилось постоянно ехать через силу. Я старался как можно меньше спешиваться, потому что попытка залезть на байк и снова начать крутить педали оборачивалась нестерпимой болью. Артем подбадривал меня, тянул вперед, кормил. Теперь я в полной мере осознал, что такое тянуться за лидером команды, и насколько это сложно, когда ты изнеможен. Так все продолжалось нескончаемые 2-3 часа, пока мы не вспомнили, что возем с собой эластичный бинт! Плотнo обмотали наиболее пострадавшее левое колено, и ехать стало за метно проше.

Начались четвертые сутки пути. В какой-то момент я осознал, что нахожусь в конце самой незабываемой гонки всей моей жизни. Пройденный путь, а вместе с ним - постоянная сосредоточенность на цели воспринимались огромной ношей, которую я вез на своих плечах, и теперь смог

скинуть. Необычайное чувство гордости за то, что нам удалось преодолеть, нахлынуло на меня, и я чуть не обронил скую мужскую слезу. Казалось, что вот-вот начнется стремительный спуск с 500-м горы почти до уровня моря. На последнем КП мы оделись в короткое, потому что на улице было +27 и отправили на финиш гонки. Жара совсем не воспринималась, казалось, что сейчас от силы +20. За километр до финиша я решаю снять бинт (чтобы лучше выглядеть на фотках), и тут же мое колено опять отключилось. Я схватился за рюкзак Артема, и мы потихоньку доехали до финиша. Третья команда финишировала через 1ч 24 мин после нас.

Оставшиеся дни в Норвегии пролетели незаметно. Мы с Артемом съездили на встречу со спонсорами. Как оказалось, организаторы планомерно расширяют гонку. В 2008 г прошла первая, тестовая, 700-км гонка, в 2009г она уже прошла официально, а в 2010г, для привлечения большего числа участников, появилась еще и 300-км гонка без излишних сложностей



(треккинга), которую большинство проезжает за сутки. В этом году прошла тестовая парная пятдневка (пролог плюс 4 этапа), и все остались очень довольными новым форматом, поскольку именно он несет наибольшую спортивную составляющую. В следующем году мы обязательно приедем на многодневку!

Все-таки решиться еще раз поехать offroadfinmark 700 я сейчас не в состоянии.

В планах организаторов провратиться в десятку крупнейших МТБ-многодневок, и я ни на сколько не сомневаюсь, что у них это получится!»



GT Sanction 2011

Текст: Дамир Сафин aka Shiz@

Фото: Антон Азев



Отличный подбор компонентов и цветовых решений! Яркий желтый цвет привлекает внимание, байки GT выглядят «очень гоночными»

Байк собирался после Demo 9, следовательно, я полностью осознавал, что именно мне нужно.

Имея некоторые связи с представителями тусовки GT Bikes в России, я принял этот вариант, как самый разумный, чтоб потратить накопленные деньги.

Нужен был велосипед для всего, в итоге такой он и получился. Все именно так, как хотелось. И маневренность, и жесткость, и работа подвески, и ускорение, и просто-напросто удобство и комфорт. По ходам - для Москвы, больше 150\160 мм было решено даже не пытаться ставить, что вполне логично.

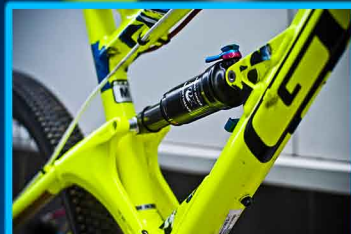
Компоненты подобрались под достаточно агрессивное катание. Широкий руль, прочные колеса, крепкая рама с умной подвеской, что еще нужно?!

Вышло все очень удачно, и по деньгам, и по предложениям, да и просто по общей оптимальности навески. Все работает очень мягко, слаженно и может только радовать во время катания. Небольшой тест наглядно демонстрирует его положительные стороны велосипеда.

Велосипед устраивает полностью!

Для гор планируется поставить вместо RP23 DHX 45, чтобы байк стал более плюшевым.

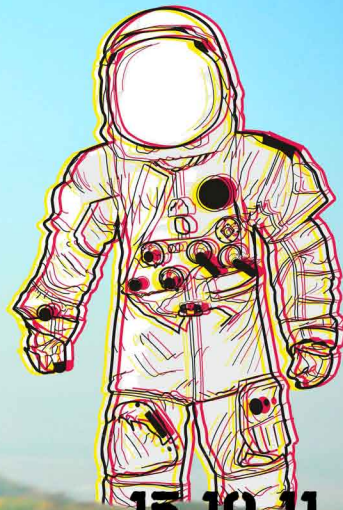




Рама: GT Sanction 2011
Вилка: Marzocchi 55RV 2011
Колеса: Saint + Mavic ex325 + DT Champion
Тормоза: Magura Louise FR
Руль: Answer Protaper
Вынос: UMF
Подседельный штырь: Truvativ Stylo
Манетка: SRAM x7 2011
Переключатель: SRAM x9 2011
Успокоитель: MRP G2
Цепь: XTR
Роторы: XT 180\160
Кассета: Duro-Ace



DOWNHILL



15.10.11

16.10.11

VOSHOD-1 RACE



Voshod-1 глазами организаторов

Как рождаются соревнования - этот вопрос задают многие, но ответить на него не так просто. Сама идея проведения Voshod-1 в Нальчике родилась во время зимней сессии, когда перегруженные экзаменами мозги генерировали удивительные идеи...

Скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается и от момента появления идеи до её реализации прошло больше полугодия, это время было потрачено на поиски подходящего места.

На первый взгляд, чего проще? Кругом горы- можно организовать трассу в любом понравившемся месте, но не все так просто. На многих ресурсах часто повторяется одно и то же мтб соревнования это между собой бойчики, на которые приезжают только участники и парочка их знакомых, решено было изменить эту ситуацию и место для проведения подыскивалось

максимально удобное для размещения зрителей, другим ограничением стало размещение участников - не дело когда до трассы приходится добираться несколько часов и самое главное - необходима гора с подходящим рельефом. Эти и другие факторы стали основными и исходя из них местом проведения стала гора на Белой Речке. Место оказалось практически идеальным- перепад высот около 150 метров, часть склона покрыта лесом, рядом с горой находится санаторий Кавказ, отсутствие подъемника компенсировало наличие Газ-66 и Зил-131, рельеф позволяет разместить на склоне трассу для DH и 4X, и самое главное обе трассы можно будет легко просматривать зрителям.

После того, как мы определились с местом проведения гонки начался период бумажной волокиты, общения с партнерами и формирование бригады строителей обеих трасс. Ответственным за трассу байкеркросса стал Кирилл Бочаров (известный как Керим "Нохчо-51" Бочарав), а трассу даунхилла курировал Андрей Бахвалов.



Соревнования были назначены на 16-е октября, а все строители должны были приехать в первые числа, но как всегда бывает, по факту все приехали позже обещанного... Веселье началось с приезда Кирилла- поезд в Нальчик прибывает в 6:20 утра и на платформе, в назначенное время, мы его не наблюдали, на телефонные звонки не отвечает, с десятой попытки удастся дозвониться- в трубке слышен зашуманный голос и стук колес, на

заднем фоне. Выясняется, что Бочаров опоздал на поезд и придет только завтра, обрадованные такими новостями отправляемся домой досыпать. На следующий день благополучно встречаем Кирилла и проводим ему экспресс экскурсию по городу, благо погода этому способствует, заселяем его в санаторий, тут и выясняется, что сейчас там отдыхают и поправляют свое здоровье дети из Чечни, для кого-то это может



стало бы каким-то останавливающим фактором, но, как оказалось, Бочаров всегда хотел научиться танцевать лезгинку.

В этот же день из Пятигорска приехал Виталий Стегно, который так же вызвался помогать нам при подготовке соревнований. На следующее утро, снова в 6:20, на поезде Москва-Нальчик приехали Игорь “Макаронман” Шишкин и Александр “Подсолнух” Ильяшек. Честно говоря, до этого дня мы не были знакомы с ребятами и стоя на платформе рассуждали, как нам их опознать. Как только был озвучен этот вопрос из вагона платформу вышел человек с двумя велосипедными колесами в руках, мотоштанах, джерси монстр энержи и мотошлеме, надетом на макушку, после удивленного, вопрос, как опознать ребят, пропал сам собой.

Позже всех приехал Андрей Бахвалов, в одиночку проехав за два дня от Москвы до Нальчика на машине.

Само строительство трассы с нуля процесс довольно интересный- несколько дней уходит на то, что бы обкатать всю гору и попытаться найти наиболее интересную траекторию и подчас то, что на картах Google выглядит очень интересным рельефом, в реальности оказывается плоскостью или того хуже-подъемом в гору.

Очень помогают на данном этапе различные GPS навигаторы с функциями записи треков- в конце дня можно проанализировать протяженность и рельеф предполагаемой трассы, ведь сделал десяток спусков забывая ешь все подробности каждого из них.

После того, как мы нашли оптимальный маршрут началась разметка трассы и строительство её элементов. Самым благодарным занятием в это время является создание фото и видео обзоров трассы- уже через несколько минут после съемки на трассе появляются новые повороты, трамплины, контруклоны, а то и полностью меняется траектория.





Не секрет, что чем больше рабочих рук- тем быстрее идет строительство, но нам повезло не только в этом, в нашем распоряжении оказался гусеничный бульдозер. Но если бы этот бульдозер не демонстрировал свой характер чуть ли не каждый день все было бы не так интересно- за время подготовки трассы к соревнованиям на нем чини систему запуска двигателя, меняли прямо на горе ковш и даже запускали с толкача. В общем скучать не приходилось, но в те дни, когда это чудо инженерной мысли работало- за несколько часов он делал столько, сколько мы лопатами ковыряли бы ни одну неделю. Но увыв работал он меньше чем стоял бездвиженный и в итоге трассу байкеркросса пришлось укоротить, а на трассе даунхилла так и не появились прыжковые элементы в запланированных объемах. Только роботы могут работать 24 часа в сутки 7 дней в неделю, один из дней был полностью посвящен катанию на горе Кизиловка, на ней

расположен очень интересный трейл. Протяженность его два с лишним километра, начинаясь у заброшенной станции канатной дороги он петляет до самого подножия горы временами пересекаясь с бетонными ступенями терренкура, а местами полностью сливаясь с ним. данный трейл является основным местом для катания местных маунтинбайкеров. Причин для этого несколько: во первых к вершине горы легко добраться как пешком, так и на автотранспорте, а во вторых он расположен в черте города. К сожалению из-за севших аккумуляторов не удалось в этот раз записать ни хэлметкам ни GPS трек этого места. В следующий ребят вывезли на узике в горы на весь день, впечатлений было море, ведь большинство было в горах впервые, а так далеко от цивилизации вообще впервые. Но и во время стройки мы умудрялись отдохнуть.

Помимо подготовительных работ непосредственно на горе мы озаботились привлечением зрителей, не из числа наших друзей. Наши партнеры - Арт



Медиа Групп создали и разместили на радио рекламный ролик, также были приглашены телерепортеры каналов Мир и Россия-2 КБР, непосредственно на самой гонке присутствовали корреспонденты газеты Бабардино-Балкарская Правда.

За несколько дней, до назначенной даты соревнований, наступила осень, природа вспомнила, что на календаре октябрь и буквально за один день вся листва

на деревьях пожелтела и осыпалась. Теплая и ясная погода сменилась дождями с туманом. Характер трассы так же изменился, если в предыдущие дни она позволяла расслабленно кататься, то после нескольких дней дождей она превратилась в грязевой ад. Первая треть трассы, в лесу, стала практически на 100% непроезжаема и многим пришлось бежать с велосипедами в руках этот участок, а ведь посуху многие жаловались, что



все слишком просто. Из-за изменившихся погодных условий в последний момент пришлось переделывать и финальный участок. Погодные условия сказались и на транспорте: ГАЗ-66 не смог заехать на старт еще в день квалификации, а ЗИЛ, в день соревнований, сумел закарabкаться на гору только после шаманских танцев с давлением в колесах. Квалификационные заезды, в субботу, прошли под непрекращающимся дождем и в тумане, некоторые озвучивали идею о том что бы не участвовать в ней, на столько все промокли и замерзли. Как на зло, в такую погоду отказались работать рации- они просто не могли пробиться с вершины горы к финишу трассы, старты пришлось давать по телефону. Лучшее время в этот день показал Георгий Парсиев.

В день проведения соревнований небеса немного ждали над нами и дождь прекратился, правда остался туман, на столько густой, что видимость, по самым положительным оценкам, не

не превышала 10 метров. Это доставляло определенные неудобства участникам, зрителям и приехавшим репортерам. Зрителей к слову сказать собралось около двухсот человек, многие из которых оказались любителями внедорожников и тут же провели импровизированные соревнования по апхиллу, пытаясь повторить подвиг ЗИЛа, к сожалению так и не удалось выяснить кто стал победителем в этой битве за уважение...

Погода улучшалась по мере старта участников даунхилла: если первые стартовали в непроглядный туман, то пятёрка, показавшая лучшее время в квалификации, ехала уже почти при сто процентной видимости. Это зводило некоторым улучшить свой вчерашний результат. К моменту старта заездов байкер-кросса, туман почти полностью рассеялся, но чуда не произошло и трасса не просохла за мгновение. Ситуацию спало то, что трассы перед заездами был удален слой раскисшей жидкой грязи и землю засыпали древесными опилками, это позволяло более уверенно проехать трассу





Итогами дня стало первое место у Георгия Парсиева- даунхилл “элита”, Виталия Стегно- даунхилл “юниоры” и Кирилла Бочарова- байкеркросс. Награждение победителей прошло вечером в санатории Кавказ. Победители получили денежные сертификаты магазина MTBShop и подарки от магазина MX Stuff, так же были вручены памятные подарки “За волю к победе” от Госнарконтроля КБР: единственному участнику на хардтэйле- Сурену Кадустьянцу и травмировавшемуся в финале- Евгению Арефиеву, который финишировал не смотря на серьезное рассечение на ноге.

Результаты соревнований:

Даунхилл “Элита”:

- 1 Парсиев Георгий
- 2 Миланов Владимир
- 3 Бочаров Кирилл

Даунхилл “Юниоры”

- 1 Стегно Виталий
- 2 Долганов Станислав
- 3 Бурдунов Виктор

Байкеркросс

- 1 Бочаров Кирилл
- 2 Парсиев Георгий
- 3 Шишкин Игорь

От лица организаторов выражаем благодарность магазинам MTBShop и MX Stuff - за предоставленные призы, медиахолдингу “Арт-Медиа”- за информационную поддержку, дирекции санатория “Кавказ”- за размещение участников соревнований, группе Roll All Day- за помощь в подготовке соревнований, всему составу команды CL1 Team - без вас эта идея так бы и осталась идеей. Так же выражаем личную благодарность Шухову Аслану, Бахвалову Андрею, Бочарову Кириллу, Ильяшику Александру, Шишкину Игорю, Стегно Виталию, Лукожеву Анатолию, Гилясову Темборе.

Выражаем особую благодарность Кириллу Бочарову, Андрею Бахвалову, Игорю Шишкину, Михаилу Ланину и Константину Иванисову за предоставленные фотографии.

...

Текст: Анзор Шухов



FRIENDS



ADRENALINE FMX RUSH 2011



*Side show
в исполнении
Николая Иванкова*

Подготовка к туру началась задолго до его старта. Команда FERZ усердно тренировалась у себя в парке, готовя новые сумасшедшие трюки. В этом году Владимир Ярыгин подготовил и демонстрировал в каждом городе Backflip на длинное расстояние с некоторыми элементами. Победитель этапа чемпионата мира IFMXF в категории WHIP Михаил Ярыгин отработывал этот трюк, чтоб взрывать города им, что и происходило в последствии. Я, Иванков Николай, тренировал и увеличивал амплитуду новых трюков, таких как Side show и Tsunami. В этом году с нами в тур ездили звезды зарубежного мотокросстаила Vanni Oderra (Italy) и Derek Cook(USA).

Derek приехал в Москву преодолев 12 часовых поясов, ему пришлось привыкать не только к разнице во времени, но и к еде, и к европейским рампам. По началу Cook никак не мог привыкнуть к радиусу трамплина, но постепенно вкачиваясь в парк, начал выполнять свою программу, однако его все равно что-то смущало. Он сказал, что боится делать Backflip, так как радиус ramпы непривычно резкий. Мы предложили ему для начала попробовать flip в нашу поролоновую яму. Наша команда быстро организовала все необходимое для прыжка и Derek прыгнул. По его словам, у нас очень хороший поролоновый бокс, даже лучше, чем у его друга Kenny Bartram, и после успешного прыжка на

землю он долго благодарил нас за помощь.

И вот мы отправились в тур. Первым на пути был Нижний Новгород - несравненно красивая площадка у подножья Чкаловской Лестницы, плюс 40 тысяч человек, которые пришли посмотреть на отважную команду фестиваля Adrenaline FMX Rush. В этом году была совершенно новые программы - дневная и черная. В первую входили развлекательные конкурсы и настоящие битвы Dj-ев, где победителем стал DJ Relax. Он совмещал в своем сете различные стили, чем заслужил особое расположение судьбы DJ Gornop. Женские танцевальные коллективы своей безудержной энергией разожгли настоящий пожар эмоций в сердцах юри - лучших мотоциклистов.



Юри присудило приз зрительских симпатий уникальному участнику, который случайно оказался на площадке проездом на своем мотоцикле из Кореи в Испанию, он проехал 6000 километров. Наша команда не могла его не поздравить и подарила ему именную футболку с росписями. Также проходил конкурс аэрографии, где самые талантливые мастера этого жанра, во главе с легендарным Алексеем «Матрасом» Черновым, на протяжении всего дня соревновались в искусстве рисунка. Рисовали на специально подготовленных железных бочках, что технически довольно сложно. Но это не испугало нижегородских художников, и в результате лучшей была признана работа Артема Миллера. Для школы адреналина Pilot Racing Team взяли уникальный стант-тренажер — вилли-машину, позволяющую безопасно тренировать базовый трюк стантрайдинга — езду на заднем колесе.

Но самое интересное происходило конечно в вечернюю программу, когда на площадку выходили сильнейшие велосипедисты в направлении BMX, МТВ, стантрайдеры №1 в России и FMX спортсмены лучшей команды страны FERZ Владимир и Михаил Ярыгины и я. Как я уже говорил, мы выступали совместно с нашими друзьями из-за границы Vanni Odetta (ITA) и Derek Cook (USA), а также поднимала драйв Рок группа 7000\$.

Во время вечернего шоу гости Нижневолжской набережной получили ударную дозу адреналина и заряд позитивной энергии.

Rock Solid в исполнении Владимира Ярыгина



Зрители мощно поддерживали райдеров и в едином порыве аплодировали каждому трюку. Подняв Нижний Новгород с ног на голову, мы отправились в Екатеринбург, дорога была очень длинная - 24 часа в пути мы обсудили и узнали много интересного у Дерека Кука о его мотоцикле и о тех далеких Соединенных Штатах Америки, где зародился мотофристайл. Екатеринбург встретил нас довольно жарко, и с необычно сложным покрытием на площадке (брусчатка) и неровностью. Долго решали как лучше разместить все оборудование, чтоб не мешать друг другу и выбирали максимально ровную поверхность. Монтажникам было поручено выстелить 25 метровую дорожку из

досок и фанеры и все получилось просто превосходно.

Отважных райдеров не остановил даже сильнейший ливень, который прошел за час до вечернего шоу и превратил площадку в бассейн. Однако природная стихия быстро сдалась и отступила под напором абсолютной энергии шоу Adrenaline FMX Rush! И это не удивительно, ведь ещё до начала вечернего шоу гостей мероприятия мощно заряжали позитивом творчества участники энеджи - квестов.

Владимир Ярыгин: “Сегодня мы объединили две дисциплины сразу и показали велосипедный и мотоциклетный фристайл одновременно: мы выступали вместе и заряжались энергией друг от друга. Это было мощно!”

И действительно впервые в практике шоу Adrenaline Rush были объединены 2 дисциплины в одно выступление МТВ и FMX, это было незабываемо и по настоящему динамично, когда совместно выполнялись серии вело и мото бэкфлипов.

“Взорвав” Екб, шоу отправилось в Челябинск - ” Челябинские заправщики на АЗС настолько суровы, что втыкают заправочный пистолет, в бак, не открывая люка. Челябинские мужики настолько суровы, что не пользуются бритвой. Они смотрят на щетину и она сама в ужасе убегает.”- это слова из знаменитого юмористического сериала. Когда приезжаешь в этот город ты понимаешь, что люди здесь такого не видели никогда и стараешься отдать им всю свою энергию, чтоб у них остались только позитивные и добрые эмоции.

Наша команда впервые была в этом городе и была рада выступить здесь. Идеально ровная площадка и энергичные зрители помогли сделать шоу красочным и безупречным. Вечерняя программа, ради которой все и затевалось, открывали стантрайдеры. Два маневренных мотоцикла в сопровождении солидного квадроцикла жгли покрышки, асфальт и сердца публики. Когда на арену вышли главные «гвозди» шоу - тройка резидентов Adrenaline FMX Rush из команды Ferz и звездные гости -

Motowhip - коронный трюк Михаила Ярыгина



американец Дерек Кук и итальянец Ванни Оддера, кроме зрителей на них накинудись еще и журналисты, между заездами забрасывавшие фристайлеров вопросами. Нак-наки, вины, супермены, бэкфлипы сыпались нескончаемым потоком. Перед последним сетом FMX в адреснальное представление вметшалась погода. Поднимающийся ураган решил охладить непрерывно растущий накал эмоций. Ванни Оддера: «В Челябинске получилось отличное шоу: много зрителей, всем все очень нравилось, к тому же, я, наконец, поменял покрышку!

Я уже был готов к некоторым супертрюкам, но тут погода резко испортилась.» Шоу закончилось, оставив после себя

незабываемые воспоминания и заряд энергии на год вперед. И 6 фур, 4 автобуса отправились в Уфу. Заряжая бесконечным драйвом центральные площади городов, грандиозный тур абсолютной энергии уверенно прошел свой экватор. Четвертое шоу на пути Adrenaline FMX Rush открыло вторую половину юбилейного тура. За день до мероприятия команды Ferz и pilot racing team с друзьями иностранцами отправились на пруд к местным друзьям, где показали мастерство катания на вэйк борде и прыжков на батуте, да и просто замечательно провели время, но нужно было возвращаться в гостиницу и отдыхать перед мощным днем.

Днем площадь перед Уфа-Ареной заполнили фанаты мотокастомайзинга на своих двухколесных шедеврах. Среди них выделялась мощная группировка представителей уфимского мотоклуба имени шестикратного чемпиона мира по ледяному спидвею Габдрахмана Кадырова. Участники клуба активно погали в организации мероприятия, участвовали в выставке, показывали трюки. Погода в Уфе стояла средняя: целый день тучи клубились над площадкой, и периодически дул сильный ветер.

Но это не помешало сотрясти площадку "Уфы-арены" лучшими райдерами страны. Владимир, Михаил, я, Вани и Дерек делали неслабые трюки, которые заставляли срывать голоса тысяч поклонников этого вида спорта. Зарядив город абсолютной энергией, мотопоезд Adrenaline FMX Rush покинул Уфу.

И в это же день приехали в Самару (бывший Куйбышев) где шоу состоялось на одноименной площадке. Adrenaline Rush уже второй раз подряд выбирают этот город и не зря ведь в этом году пришло зрителей не меньше чем в прошлом и они уже были готовы к полному заряду своего тела сумасшедшим драйвом.

Утро 3 августа встретило Самару сильным ветром, но это никак не повлияло на расписание дневной части мероприятия. Жюри конкурса Moto Rush в лице Олега Ярыгина, представителя Мотофедерации России, и Марата Канкадзе, знаменитого стантрайдера, сравнивало и выбирало лучшие образцы экстремального самарского мото-кастомайзинга. В кубке

конструкторов победила Honda, ведь призы в категориях «Мото-оригинал» (Семен Глазев) и «Топ Адреналин» (Михаил Осипов) получила именно эта марка. Зато оккупировавшие площадь зрители отдали голоса, а также гигабайты памяти своих телефонов и фотоаппаратов Вадиму Станкевичу на BRP Renegade 800. Все конкурсы проходили с шумной поддержкой зрителей, но все ждали вечернего шоу и не зря.

Когда на арену вышли райдеры FMX, Самару накрыло звуковой волной аплодисментов. К вечеру погода утихомирилась, и условия для рискованных полетов стали приемлемыми: безветренно и чуть прохладно. Fmx'еры, волновавшиеся целый день о погоде, ликовали! И спортсмены начали выполнять свою программу на одном дыхании. Дерек Кук: «Мне очень понравилась площадка в Самаре, здесь много места для фигур и для наших зрителей. Это был первый город, в котором шоу прошло на закате и при искусственном освещении. Я уверен, у многих получились отличные снимки». И во - второй раз Самара порадовал нас хорошей поддержкой и мы надеемся приехать в этот город еще. Но не время расслабляться впереди еще был Волгоград! Волгоград - это мощный город со своей вековой историей. В этом городе мы уже не первый раз, много лет подряд мы приезжали сюда на спортивные сборы по мотокроссу и мотофристайлу, и всегда оставались довольными.



Владимир Ярыгин : «собралось 23 спортсмена из Волгограда и Волгоградской области».

Мастер класс вели спортсмены из команды Ferz, Vanni Oddera и Derek Cook.

Вани Оддера не редкий гость в этих краях, но американцев тут еще не было! Все участники имели возможность познакомиться со звездами мотофристайла.

После обсуждения различных тем о мотоцикле в целом и подготовки техники к мотофристайлу, изучения рампы и приземлений и рассказов о поролоновой яме, все спортсмены решились прыгнуть расстояние -12 метров и 12 спортсменов смогли показать трюки начального уровня в мотофристайле!

Хотелось бы отметить двух спортсменов по 10 и 12 лет, которые прыгали с рампы на мотоциклах объемом 85 см3.

В целом все прошло позитивно и весело - многим понравилась данная дисциплина, и мы надеемся на развитие мотофристайла в Волгоградской области! За мастер класс большое спасибо Президенту МФР Волгоградской области - Игорю Лукашу!

Набережная 62-й Армии закипела еще до начала показательных выступлений, когда по ней прокатилось роуд-шоу Adrenaline FMX Rush. Спокойствие прогулочной зоны было разорвано ревом моторов и закаленным за время тура голосом ведущего. Днем в воскресенье 7 августа набережная заполнилась зрителями под завязку. Тур Adrenaline FMX Rush еще не видел настолько огромной толпы, да и местные журналисты, не пропускающие ни одного громкого события, были в шоке: такого ажиотажа не было даже во время приезда в Волгоград Яна Гиллана и «Манчестер Юнайтед». Вначале полиция пыталась упорядочить толпу, сгоняя народ с паркетов, но ближе к вечеру стало ясно, что на площади и в ее



окрестностях не осталось ни одного свободного квадратного сантиметра поверхности. Площадь Adrenaline FMX Rush заполнилась ревом моторов и энергией райдеров FMX. Все сеты мы поднимались в воздух с минимально возможными промежутками и демонстрировали свои коронные трюки в экстремальном исполнении.

Дерек Кук показал в Волгограде долгожданный сверхрискованный underflip — сальто назад по кривой оси. Ванны Одерра исполнил super flip indy - сальто с переклестом ног,

Владимир Ярыгин исполнил Flip пас-пас - сальто с переносом одной ноги сзади мотоцикла. Михаил Ярыгин – исполнил свой коронный трюк WHIP, от которого зрители были в восторге!

Тур прошел как всегда очень быстро. Надеемся, что следующий год получится еще энергичнее, мощнее и интереснее. Всем огромное спасибо и особенно компании Adrenaline Rush за этот незабываемый праздник экстремального спорта!

Финал конкурса красоты среди велосипедисток «Велокрасотка»



В начале сентября в Москве прошел финал конкурса красоты среди велосипедисток «Велокрасотка».

Конкурс, организованный Велодвижением «Русвелос», проходил в несколько этапов и привлек внимание, как велосипедной общности, так и простых людей. Основным мотивом конкурса было привлечь внимание к велосипеду как к элементу, прекрасно сочетающемуся с женской красотой и способному подчеркнуть ее совершенство и поддерживать ее. На протяжении нескольких месяцев участницы регистрировались и принимали участие в различных соревнованиях.

Финал «велокрасотки», прошедший в рамках празднования «Дня города» Москвы, стал захватывающим мероприятием, состоявшем из 2-х частей. В природном заповеднике «Воробьевы Горы», на берегу реки девушки показывали мастерство управления велосипедом, а также выступили с самопрезентацией. Все участвующие девушки были на высоте и жюри было непросто выбрать лучшую из лучших.



В результате велокрасотки стала Кортикова Вероника (Москва).

Вице-Велокрасотка - Котлярова Елена (Ижевск).

Вело-элегантность - Мухина Александра (Москва)

Вело-грация - Зайцева Оксана

Вело-блондинка - Потапова Елена

Вело-романтичность - Татьяна Лобачева

От всего сердца поздравляем победительниц и желаем им успехов и в дальнейшем! тва участницы энерджи - контестов.

Let's RIDE

№8 Осень 2011

РЕДАКЦИЯ

Редактирование
Даниил Кондрушин

Дизайн, вёрстка
Даниил Кондрушин

Консультирование по вёрстке
Валерия Якубова

Над номером работали
Алексей Абдалов, Анзор Шухов, Эдуард Лунёв,
Алексей Петухов, Дмитрий Суровьев, Александр
Тюленев, Елена Куракина, Николай Иванков,
Катерина Осина, Сергей Макаров.

Фотографы
Юрий Блажно, Андрей Одинцов, Валерий Бекишев,
Кирилл Спинов, К. Иванов, Виктория Замалиева,
Андрей Косяненко, Елена Куракина, Антон Азев,
Кирилл Бочаров, Андрей Бахвалов, Игорь Шишкин,
Михаил Ланин, Константин Иванисов,
Сергей Макаров.

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

Переводчик
Екатерина Фисанова

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

