Let's RIDE

Online Mountain Bike Magazine

WWW.LETS-RIDE.RU

№1
ЯНВАРЬ 2011

HOW TO BACKFLIP

Как правильно летать вниз головой

ROCKSHOX 2011

Обзор вилок

BREAKING NEWS

Новинки 2011 от ведущих производителей:

Specialized, GIANT, Scott, Transition, SHIMANO

FASHION

Элитная одежда из Германии

OUR FRIENDS

FREERIDE DOWNHILL CROSS-COUNTRY ENDURO TRAIL DIRT STREET SLOPESTYLE BIKER-CROSS BMX PARK FREERIDE DOWNHILL CROSS-COUNTRY ENDURO TRAIL DIRT STREET SLOPES

Let's RIDE

№1
ЯНВАРЬ 2011

Содержание:

NEWS
Новинки 2011 от ведущих производителей

ROCK SHOX 2011
Обзор вилок

FASHION
Platzangst - Элитная одежда из Германии

Interview
Сергей Щербаков
Максим Фролов

How to
BACKFLIP - как правильно летать вниз головой

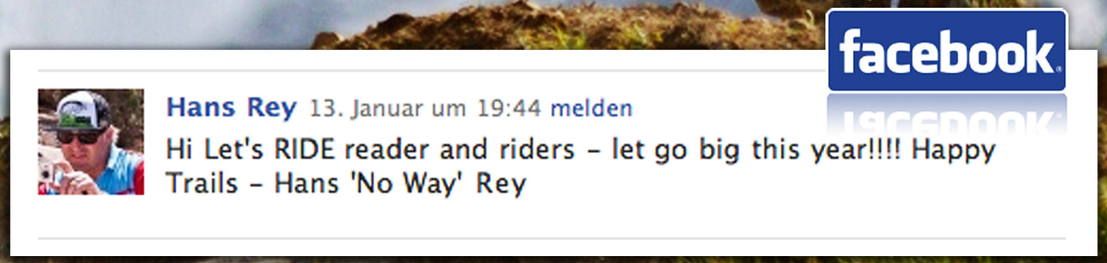
Interview special
Евгений Бочанский

Interview-girls
Виктория Маркова

Наши байки
Banshee Wildcard Владимира Лавренова
NS Suburban Елены Столяровой

Соревнования
Alushta Cup 2011 - первый этап

Наши друзья
BMX - Сергей Тырнов



VELOXORUM
социальная сеть для любителей велоспорта
Блоги
Фото
Видео
События
WWW.VELOXORUM.RU

News

SPECIALIZED

Camber

Safire

Myka

В новый **2011-й** год компания **Specialized** вступит со множеством новшеств. Двенадцать новых 29-ти дюймовых байков - от гоночного двухподвеса, до хардтейла для начинающих, новая линейка **EVO**, модель **Camber**, переработанный **Demo** и женские модели **Safire** и **Myka**.

"Большие колёса - большее наслаждение" таков девиз любителей 29", а возглавляет линейку **S-Works Epic Carbon FSR**. Лёгкий и супер стабильный для взыскательных гоншиков. У него чрезвычайно подвижная геометрия, это дает агрессивную посадку для более точного управления. Велосипед оснащен амортизатором **Mini-Brain**, который идеально "чувствует» трассу, а так же новой 20-и скоростной трансмиссией, которая легче и быстрей обычной.

Линейка **EVO** представляет собой улучшенную версию знакомых моделей. **Epic, Stumpjumper** и **Enduro** в новом году оснащены так, чтобы соответствовать самым высоким требованиям, например - это увеличенный ход подвески и регулируемый подседельный штырь **Command-Post.**

Camber - байк для **Cross-Country**, младший брат **Stupmjumper**, для любителей туров. Четыре различных модели с легкой, абсолютно новой рамой. Ход подвески 120мм, а **XC** геометрия разработана с целью доставить максимум удовольствия любителям повседневных покатушек.

Даунхильный аппарат **Demo 8** получил новую раму, которая, благодаря своим формам и дизайну, "отмахивается" от надоедливой грязи еще лучше. Задняя подвеска **FSR** стала компактней, благодаря глубокому расположению верхних перьев и амортизатора - центр тяжести был смещен еще ниже, что улучшило управление. Из-за уменьшения веса рамы и легких, но стабильных компонентов, общий вес существенно снизился, что сделало байк еще быстрее и проворней.

Для прекрасного пола были представлены модели **Sefire**, с ходом **140мм** спереди и **120мм** сзади, и **Myke** с ходом **100мм**. Модели предназначены для девушек, которые хотят в полной мере насладиться **«трейлрайдингом»** и попробовать себя на просторах бездорожья.

S-Works Epic Carbon FSR

Demo 8 II

news

GIANT®

Модель **Trance X** сбросила **75 грамм** в весе и прибавила в стабильности. Рама получила прямую верхнюю и прямоугольную в сечении нижнюю трубы, а также конусную рулевую. Амортизатор с ходом **125мм** (по осям) успешно дополняет комплектацию. На байк установлена, специально разработанная для **GIANT, 125мм** вилка от **FOX**. Модель **X2** оснащена новой 30-ти скоростной трансмиссией класса **XT/SLX**, а общий вес байка составляет около **12 килограмм**.

Reign X тоже не отстал и сбросил в весе **115 грамм**, а стабильность значительно увеличилась. Угол рулевой изменился на **0,5 градуса**, что прибавило байку устойчивости при спуске.
У модели **X0** абсолютно новый регулируемый подседельный штырь **Contact-Switch** от **Giant**, 30-ти скоростная трансмиссия **XT** и тормоза **Avid Elixir CR**. При ходе в **150мм**, общий вес составляет около **12,5 килограмм.**

Trance X

Reign X

Glory DH

Подвеска Maestro - уникальная разработка GIANT

news

Новинки 2011

SCOTT

Ход **100мм**, вес **7,5** килограмм, трансмиссия **SRAM XX**, колёса **DT-Carbon - Scott** поработал на славу над своей гоночной моделью **Scale**. Благодаря утончённым верхним перьям и подседельному штырю с тонкими стенками, байк стал существенно комфортней и гораздо стабильней.
Всего представлено 10 моделей этой линейки, включая две с 29-ти дюймовыми колесами и женскую модель **Contessa**.

У **Voltage FR** появилась новая **180мм** вилка от **FOX** и новая, специально изменённая, геометрия. В наличии три модели, включая именную **Timo Pritzel Voltage YZ**.

Genius LT - это мощное орудие весом **13,5** килограмм и ходом **180мм**. Карбоновая модель полностью заменила старый **Ransom**, став гораздо легче и прочнее. Амортизатор **Equalizer 3** сконструирован совместно с **DT Swiss**, имеет функции регулировки хода (**110 - 185мм**) и полной блокировки. Вилка **Lyrik** от **Rock Shox** также доработана специально для **Scott** и имеет ход от **140** до **180мм**. Модель **Genius** выйдет в 4-х вариантах - два алюминиевых и два карбоновых.

Genius LT

Voltage FR

news

SHIMANO®

Новая одежда от **Shimano** выходит на более высокий уровень качества и функциональности. Абсолютной инновацией является водонепроницаемая куртка **Explorer**. Материал **Gore-Tex**, дышащая мембрана, устойчивость от ветра и влаги, прочность в сочетании с низким весом, а также трёхмерный покрой, делают эту куртку отличным спутником на все случаи жизни.
Куртка **Paclite** так же имеет трёхмерный покрой и материал **Gore-Tex** и выйдет в 3-х цветах: **красном, чёрном и зелёном.** С идентичными свойствами, в комплект к курткам, идут многофункциональные шорты и водонепроницаемые брюки.

Премиум-линейка **XTR**, с концептом **"Rider Tuned"**, целенаправленно разработана для таких стилей, как **Cross-Country** и **All Mountain**.
Так для любителей **XC Shimano** предлагает более лёгкую, удобную и простую в управлении систему, тем самым ещё выше поднимая качество **XTR**, а для поклонников **AM** невероятно прочную, с увеличенной мощностью тормозов - для любителей более "жёсткой" езды.
Сердцем новой группы является новая 10-ти скоростная трансмиссия **Dyna-Sys**, включающая в себя 2-х и 3-х звёздную систему.

Dyna-Sys создает плотное расположение звезд, для плавного переключения и лучшей передачи энергии во время педалирования. За счёт оптимально градуированных передач, повышается эффективность и увеличивается срок службы.

Shimano разработала совершенно новую технологию охлаждения тормозов **Ice-Tec.** Новые диски и колодки ощутимо снижают вероятность перегрева жидкости, тем самым гарантируют стабильную мощность и делают тормоза более надёжными.
Кроме этого **Ice-Tec** увеличивает срок службы колодок и значительно снижает скрип при торможении.
Совмещенные переключатель скоростей и ручку тормоза **Shimano** нарекло **I-Spec**. Система крепится только одним болтом на руле, совмещая в себе приятный вид и экономию не только места, но и **50 грамм** веса.

Также подготовлены две модели педалей: одни супер-лёгкие для **XC**, другие - с широкой платформой и хорошим сцеплением для любителей **AM**.

Transition

Transition Blindside уменьшил ход подвески с **205мм** до **170-190мм** и стал на **250 грамм** легче.

Новая рама имеет крепление **ISCG**, конусовидную рулевую и будет доступна в трёх цветах.

Железный цех

Новинки 2011

RockShox 2011

Обзор вилок

Текст: Роман Лапшов aka lokki

В 2011 году RockShox подготовил нам много сюрпризов, сделав выбор вилки непростой задачей. Поэтому попробуем разобраться, что есть что и с чем его едят.

Железный цех

Новинки 2011

Для начала первая новость: **PIKE** больше не будет. О причинах можно рассуждать сколько угодно, но факт остаётся фактом: больше вилки с таким именем не выпускается. По сути, она заменяется сразу несколькими вилками: чуть более длинноходным **Sector**'ом, чуть более крепким (по крайней мере, в теории) **Argyle**'ом **RCT**, ну и более лёгкий **Revelation** никуда не делся.

Вторая новость: **теперь нет 302, 318, 426 и так далее**, вслед за другими производителями **Rock Shox** ввела новые обозначения вида **R, RL, RC** и т.п., так что по идее ориентироваться в вилках и демпферах стало немного проще. Осталось только две вилки с цифровым индексом, это **Tora Trail 289** и **302**. Ну и **Dart 1, Dart 2** и **Dart 3** под 29 дюймов - остались без изменений, что в общем-то понятно, в бюджетный сектор новинки опускаются долго и редко, по сути своей это всё те же **Judy TT** и **XC** соответственно в новых «корпусах».

Новость третья, новая вилка **Sector**. 32-е алюминиевые ноги, алюминиевые штоки 1 1/8, 1.5 либо конусный e2 на выбор, ход 150мм, вес меньше 2кг – ещё одна вилка для all-mountain, для тех, кому мало **Revelation**, но **Liryk** слишком большой и тяжелый.

Казалось бы, всё бы хорошо, но как всегда есть маленький нюанс: количество разных моделей вилок в 2011, если верить официальному сайту, возросло до **46**!
И разобраться, что есть что, теперь не так-то просто.

Начнём с вилок для DH.

Тут всё без изменений, **Boxxer 2011** практически не отличается от 2010, но сменились названия, и **Race** теперь называется **RC**, а **Team** называется **R2C2**. **World Cup** остался с прежним названием. Все вилки получили обновлённые оси (**Maxle Lite Dh и Maxle Dh**), немного обновлён демпфер на **R2C2** и **World Cup**, доработан демпфер **SoloAir**, новые колёсики «крутилок», в общем небольшие эволюционные доработки, значительных преимуществ нет, но и сказать что ничего не было сделано тоже нельзя. Заявленный вес вилок составляет **2882 гр/3009 гр/2714 гр**.

Перейдём к более интересному сектору FREERIDE вилок.

Сразу начнём с новинки: **Domain Dual Crown**. По сути, ничего координально нового она из себя не представляет, по сути – те же штаны, «боксерообразные» короны и ноги подлиннее. Те же демпферы что и у старых **302/318** (они же **R/RC** по новой классификации), ход стал **200мм**, та же высота вилки что раньше и пол кило за вторую корону. Позиционируется производителем в **Downhill**, но по сути – чисто фрирайдная вилка, крепкая и простая.

Однокоронные версии каких-либо изменений не получили, разве что **R-версия** стала **OEM**, но как показывает практика, это не мешает ей продаваться в магазинах. Ну и на этих вилках также обновилась ось.

Boxxer 2011 - классика жанра, все по-старому.

Domain DC

Железный цех

Totem также координально не изменился. Те же 3 демпфера (простой в **RC**, максимально отрабатывающий ценой раскачки в **RC2 DH** и универсальный в **RC2L**), те же 180 хода, те же 40 ноги, те же 3 типа пружин. Большая, крепкая вилка.

Lyrik по сути всё тот же. Собственно, единственное сколько-нибудь новое в этих вилках- **Mission Control DH**, это немного видоизменённый классический motion/mission control, только увеличен диаметр штока поршня отскока, убран floodgate и соответственно увеличен диаметр клапанов компрессии. В общем больше плюша ценой раскачки, + улучшение работы за счёт увеличения объёма перетекающей жидкости.

Argyle в 2011 стал легче, появился 140мм **RLC**, с алюминиевыми ногами, в отличие от всех остальных вилок этой линейки (100мм версия если верить описаниям должна быть также со стальными хромированными ногами). Это даёт большую прочность и жесткость относительно стали и экономит вес.

SID World Cup

Дальше нас ждёт самое увлекательное: ам/эндуро/трейл вилки.
Их много разных, но все на похожем конструктиве (32 ноги, совместимые штаны и короны/ноги, похожие (а то и одинаковые) потроха. По сути своей они отличаются друг от друга весом и прочностью, а демпферы просто соответствуют ценовому диапазону.

Начнём с новинки 2011 - RockShox Sector. Планируется выпускать их с 3мя различными демпферами: **R** (внешняя регулировка отскока), **RL** (добавляется низкоскоростная компрессия) и **TK** (регулировка отскока и блокировка вилки), и под различные втулки: под 9мм эксцентрик, **15x100 ось** или под традиционную 20мм вставную ось (**Maxle lite** в данном случае). Вилка может быть как воздушная, так и пружинная.
Вес новинки порядка **1800-2000 гр** в зависимости от версии.

Revelation, Reba и **Recon** каких-либо координальных изменений не получили, это всё те же лёгкие и прочные (для своего назначения) вилки, разве что теперь есть версии под 29'.
Из изменений: Recon теперь можно купить и под модный конусной стакан, а Revelation WC получил новое покрытие ног и карбоновую корону.

Новый **SID** ещё легче предыдущего, это очередной шедевр, пускай и ожидаемый. В 2011 старшая модель наконец-то сменила материал демпфера с пластика на алюминий и получила облегчённые башинги. Также стала доступна опция увеличения хода до 120мм.

Итак, попробуем разобраться во всём этом многообразии.

Начнём с осей. Понятно что для **XC** предпочтительнее 9мм эксцентрик, он банально легче, как и то, что для даунхилла и фрирайда вариантов кроме 20мм нет (**Foes** и прочий эксклюзив не берём во внимание). А что с другими стилями?

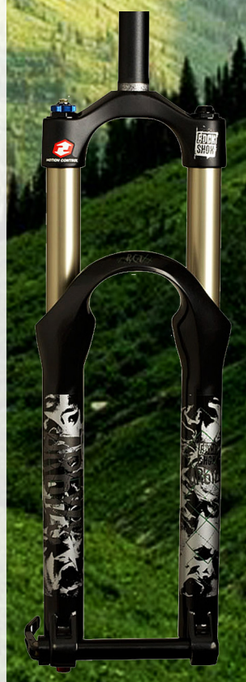
Для дёрта и стрита стандартом де-факто для амортизационных вилок давно стала **20мм ось**, и в принципе если кто-то не может определиться с выбором по незнанию – то стоит взять вилку именно под этот стандарт. Но современные тенденции к облегчению байка и улучшению техники катания позволяют задуматься о приобретении вилки и под **15 мм ось** (а в некоторых случаях и под **9 мм ось** на болтах) – при техничном катании или небольшом весе райдера это жизнеспособный вариант, но надо отдавать себе отчёт, что прочности вилки в поперечном направлении снижается просто катастрофически, и первый же неудачный барспин может стать для вилки последним.

Для **трейла, AM** и **эндуро** всё не так однозначно хотя бы по тому, что по сути в их определение входит всё от **XC** со съезжалками до полноценного фрирайда в горах. Да и хода вилок от **100-130 мм** до **170**. Если в двух словах, то если твой стиль катания не подразумевает больших длинных полётов, кривых приземлений и прочих кошмаров для вилки, то можно смело брать под **9 мм ось**, современные вилки гораздо крепче, чем можно подумать, особенно если учитывать их вес. Но при ходе **150** и больше я бы всё же рекомендовал ось (хотя бы 15 мм), иначе при таком ходе жесткость вилки ощутимо падает.

Новинки 2011

Argyle RCT

Sector RL


Argyle RC

Железный цех

Новинки 2011

Демпферы «горшоков»

Все масляные вилки RockShox устроены примерно одинаково. В правой ноге закрытый демпфер, в левой ноге пружина (металлическая или воздушная), а внизу торчат штоки, которые в свою очередь закрепляются внизу штанов. Для смазки внутрь штанов заливается немного масла.

Принцип работы демпфера достаточно простой: полость ноги перекрыта низом картриджа, и при сжатии масло, вытесняемое штоком поршня отскока, должно пройти через отверстия в «днище» демпфера. Одновременно корпус демпфера немного эластичен, поэтому он тоже может сжаться на 1-2мм.

Смотрим фото демпфера **Motion Control** из **Pike 426.** Там есть 2 настройки: **floodgate** и низкоскоростная компрессия. Что же они регулируют?

Низкоскоростной компрессией мы поворачиваем круглую шайбу с вырезом, увеличивая или уменьшая поток масла, который беспрепятственно может пройти в верхнюю часть демпфера. **Floodgate** регулирует расстояние между «дном» картриджа и шайбой, тем самым увеличивая или уменьшая поток масла, который может пройти с некоторым усилием.

Что это нам даёт? По сути, мы получаем 2 регулировки одного и того же, комбинациями которых мы можем добиться нужного нам результата. Открывая **floodgate** мы позволяем вилке легче проглатывать большие препятствия, закрывая – получаем более «стабильную» вилку, открывая компрессию получаем больше плюша, закрывая – опять же более «жесткую» работу вилки. Комбинацией 2х этих настроек мы можем добиться практически любой работы вилки.

Мы рассмотрели «базовый» демпфер, теперь на базе него рассмотрим все остальные.
TurnKey: максимально упрощённый демпфер, по сути мы можем просто перекрыть поток маслу, и вилка блокируется. Устанавливается на **Dart 2, 3 29", Recon Gold TK, Recon Silver TK, Sektor TK, Tora TK, Tora Trail 302**.
Motion Control, Motion Control IS: описаный демпфер, отличие в том, что IS заточен под большой ход и проглатывание больших препятствий. **IS** устонавливается на **BoXXer RC, Domain Dual Crown RC, Domain RC, Lyrik RC, Totem RC, Motion Control** – на **Argyle RC, Argyle RCT, Reba RL, Reba RLT, Recon Gold RL, Revelation RL, Revelation RLT, Sektor RL, SID RLT.**

Mission Control, Mission Control DH – добавлена высокоскоростная компрессия, в **DH**-версии убран **Floodgate** и увеличен диаметр штока поршня отскока для улучшения проработки неровностей.

XX-Motion Control, BlackBox Motion Control – дальнейшие улучшения **Motion Control**'а. Про каждый можно написать отдельную статью, при том, что улучшения нужны исключиельно гонщикам мирового уровня.

Dual Flow Rebound: двухскоростной отскок, в начале хода более медленный чем в конце. Позволяет выставить медленный отскок для «прилипания» в начале хода и быстрый в конце хода, не позволяя подвеске «забиваться».

1. Высокотехнологичная продукция EFX предназначена для того, чтобы вступать в резонанс с естественными биоэлектрическими частотами вашего организма, которые влияют на вашу производительность, внимание и концентрацию.
Когда ваше тело находится в более гармоничном состоянии, мышцы расслабляются, приток крови увеличивается, и вы начинаете чувствовать себя более комфортно.
EFX регулирует биоэлектрические колебания вашего организма в реальном времени.

2. Результаты при использовании технологий EFX:

Улучшает: Равновесие, Силу, Гибкость, Выносливость, Внимание, Точность движений, Концентрацию.

Снимает: Стресс, Напряжение, Проблемы укачивания во время путешествия, Способствует быстрому восстановлению

3. Технологии EFX состоят из камертона частот, высокой точности, совместимых с телом и его биоэлектрическим полем на клеточном уровне, как иглоукалывание и точечный массаж.
EFX продукты могут стратегически влиять на конкретные энергетические центры организма.

EFX продукты на основе биоэлектрических технологий для спортсменов и обычных людей:

Помогут увеличить производительность вашего организма и общего физического состояния, начинают работать сразу, как только приближаются к телу, в реальном времени.

Пользователи сообщают о реальных изменениях:
- **равновесия**
- **силы**
- **гибкости**

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

FASHION

PLATZANGST
progressive freeride

Текст и перевод: Алексей Фёдоров

Немецкая компания PLATZANGST является одним из лучших производителей одежды для любителей МТВ в Европе. Теперь продукция этого бренда доступна и нашим райдерам!

FREERIDE DOWNHILL CROSS-COUNTRY ENDURO TRAIL FREERIDE DOWNHILL CROSS-COUNTRY ENDURO TRAIL FREERIDE DOWNHILL CROSS-COUNTRY ENDURO TRAIL FREERIDE DOWNHILL CROS

FASHION

Рассказывает Даниель Бонэ:

„В начале 90х мы увлеклись ездой на байках и катали долгое время по горам. Не смотря на наши спортивные успехи, нам всегда больше нравились покатушки в своё удовольствие, когда не надо доказывать своё мастерство под давлением внешних факторов, как в гонках. Мы катались в любую погоду и одевали брюки для мотокросса. К сожалению, они совсем не подходили для наших freeride туров – тяжёлые, грубые и некомфортные. В один прекрасный день мы раскроили одну пару аналогичных брюк и решили адаптировать их для наших целей. Наш дизайнер **Андре** провел много часов, создавая прототипы, которые мы неустанно тестировали, с каждым разом улучшая их. Нам посчастливилось получить остатки прочного материала от одного производителя и с этого момента мы приступили к пошиву собственных брюк. В **1999** году мы потратили кучу времени, подыскивая подходящее имя для нашей freeride продукции. Имя должно было отражать то, чего мы хотели добиться от катания в нашей одежде - ощущения свободы и комфорта. Мы выбрали **Platzangst** (агорофобия - боязнь пространства) **Progressive Freeride**. Поскольку езда на байке для нас - это бегство из каменных городских джунглей в горы, наслаждение природой, и всё это - в удобной одежде. Очень быстро нашей продукцией заинтересовались друзья и знакомые. В **2005**, с инновационным дизайном и идеей о свободе freerid'a, **Даниель Бонэ** и **Андре Хорак** создали фирму **Platzangst Progressive Freeride GmbH**."

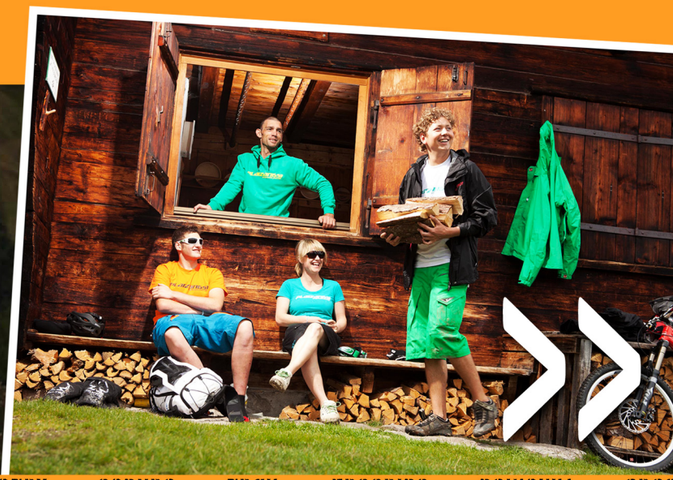
Сейчас **Platzangst** имеет **культовый статус** одежды для любителей экстрима во всём мире, производя не только брюки, но и куртки, шорты, футболки и многое другое. Их одежда отличается уникальным дизайном, функциональностью, качеством и подбором цветов. Также существует специальная коллекция для девушек.

Как нам сообщил **Даниель Бонэ**, очень скоро в коллекции появятся перчатки, которые мы обязательно протестируем.

Продукцию компании можно заказать на их сайте: **http://www.platzangst-shop.com**

Стоимость отправки заказа в Россию - 30 евро.

Коллекция 2011 года будет доступна с середины марта.



FASHION

Некоторые новинки из коллекции 2011:

Брюки RAM

Водоотталкивающие брюки RAM имеют 4 вентиляционных отверстия спереди и 2 сзади, специальный откидывающийся карман для билета на подъёмник в байк парке, лямки на талии, специальные подушечки с внутренней стороны, которые не только улучшают циркуляцию воздуха, но и защищают верхнюю часть таза от лёгких ударов. Брючины можно отстегнуть - и лёгким движением руки, **DH-брюки** превращаются в элегантные шорты для **Freeride**'а. Доступные цвета: **чёрный, серый, синий.**

Куртка Trailtech

Куртка Trailtech имеет эргономичный покрой, инновационную систему вентиляции, карман для MP3-плеера, карман для очков и съёмный капюшон, куртка обладает потрясающей водостойкостью. Доступные цвета: **чёрный, серый, зелёный, синий**.

FASHION

Штеффи Март - Команда Trek Gravity Girl, входит в 10 лучших 4-х гонщиков в мире:

„Почему мне нравится **Platzangst**? Всё очень просто! Я знаю этих ребят очень давно и они поддерживали меня с самого начала моей карьеры.
Меня привлекает их философия – в **1999** году они начали шить одежду, в которой удобно кататься, и до сих пор верны своему делу.

Каждый год изобретают что-то новое, оставаясь при этом обычными людьми.

Вашему молодому журналу **«Let's RIDE»** я хочу пожелать привлечь много мотивированных байкеров и, конечно же не забывать девушек, которых становиться всё больше в нашем спорте!“

Ёханнэс Фишбах - Команда GHOST, входит в 10 лучших 4-х гонщиков в мире:

„Я полностью доверяю марке **Platzangst**. Эта одежда совмещает в себе стиль и функциональность, а это для меня очень важно. Но самое главное, что **Platzangst** - это команда из классных ребят, которые совершенствуют себя каждый год , и я постоянно жду от них множества новых интересных идей!“

INTERVIEW

FREERIDE

СТРИТЕЦ ЖИВ!

Один из немногих, встречайте -
Сергей Щербаков

На «Гагарина» и без шлема - не хорошо!
Но очень КРУТО!

Это стол - на нем едят.

Рассказывай с самого начала!
Как ты пришел в этот спорт?

Еще в детстве видел несколько видео, где какие-то крутые дядьки прыгали очень большие темы. В то время я ничего не понимал ни в трюках, ни в железе, но уже тогда мне тоже очень захотелось экстремального катания. Далее в 2007-ом году у хорошего друга появился байк Stark Pusher-1, в полном стоке. Он мне казался очень крутым, и я несколько раз брал его покататься. На второй-третий день катания я уже прыгнул учебный дроп 2м и даже первую версию степ-апа в Покре. А потом летом 2008-го родители подарили мне Stark Pusher 2 на поступление в универ. Ну и пошло-поехало, первые поломки, замены запчастей. В итоге сейчас, на мой взгляд, я весьма неплохо разбираюсь в железе, и занимаюсь его ремонтом и обслуживанием в частном порядке.

КТО ТАКОЙ?

Сергей «Ёжик» Щербаков
Возраст: 20 лет
Стиль: Фрирайд, Стритец
Стаж катания: 2,5 года

Кто является для тебя кумиром среди райдеров?

Как ни странно, никто. Разве что катание Бендера меня заставляло материться сквозь зубы и нервно покуривать. Но у него мне не нравилось отсутствие техники. В итоге сам я иду по своему собственному пути.

Расскажи поподробнее про свое катание.

Стремлюсь я к «пулянию» здоровых тем, но огромное внимание стараюсь уделять своей технике. На самом деле я считаю, что в технике меня сильно тормозит мой байк, вес которого, ни много, ни мало - 23,5 кг. Но он мне очень нравится, и в первую очередь мне нравится быть одним из немногих людей, которые мочат мало-мальски приличные темы на таких стритец-танках. Меня очень привлекают дропы, бигэйры, лестницы - 2-х и 3-х пролетки. Даже дерты прыгаю, заезжаю на памп-треки. Кстати и стритом не брезгую, частенько тренирую фэйки, банни-мануалы, ванэйти с банника, различные пробивки и даже футджемы. Но, говоря честно, стрит идет очень тяжело, опять таки из-за байка.

>>

Т.е. сложившиеся мнение, что стритец – это поездки сидя за пивом, тебя не касается?

Абсолютно. Никакого алкорайдинга (да и вообще стараюсь не употреблять), велосипед как средство передвижения стараюсь не рассматривать, а уж если еду просто так куда-то, то стараюсь максимально разнообразить свой путь – вилли, мануалы, стоппи, да и вообще максимально агрессивная езда всегда и везде – вот мой принцип!

Какие самые большие темы ты прыгал?

Ну, если считать удачные прыжки, то их немного. Road gap в Митино - 10*4м, зимой 2008-2009 в Крылатском были два бордических бигэйра. Первый метров 10, а второй – с очень длинной приземкой, улетал я его на 17-18м. Из дропов пока рекорд 4,5, причем в двух разных местах – в Покре дроп «Афтаритетный», по первому разу я его почти в плоскач шмякнул, и на Левобережном споте в Химках, там тоже приличный дропец был. Из лестниц – пока что Поклонка и Северный Речной Порт (кстати очень сложная и опасная, перелететь элементарно). Из дертов – серия в Протвино, ну и Лоспарк.

Ты произнес слова «если считать удачные прыжки». А какие были неудачи?

Их хватало из самых серьезных – моё падение в Красногорске на «зодчевском бигэйре», там был пролет метров 15-17, и, перелетев, я едва не сломал позвоночник (в панцире). В Крылатском как раз я с первого раза не взял первый бигэйр, перелетев всю приземку. Пролет получился в районе 18 метров, приземлил я его на плоскость, и перепад высоты составил метров 6-6,5 (мой Пушер и это спокойно выдержал).

Далее в Митино я убрался на Роуд гэпе, сломав три ребра. И в Покре на дертах разложился один раз сильно, клюнул носом между горбами и полетел на выкат вниз головой. Там я заработал разрыв акромиально-ключичного сочленения (связка между ключицей и лопаткой). Естественно каждая из этих травм сопровождалась сотрясением мозга с последствиями. Но тут уж ничего не поделаешь, отказаться от МТВ очень сложно. А так, больше никаких серьезных травм, только сломанные пальцы синяки и ссадины.

В каких соревнованиях участвовал, и какие достижения у тебя в запасе?

На самом деле, участвую очень редко, с начала катания был только на трех. Закрытие сезона 2008 в Орехово, SummerCat №1 SnowBull в январе 2009, и последний этап Erino Open в августе 2010 - там я занял 10-е место, причем был на абсолютно лысых газиках. Результат меня приятно удивил, но при этом абсолютно не побудил уходить в ДХ более глубоко – я так и буду лишь иногда заезжать на трассы. А все остальное время – искать или строить новые большие темы.

Какие планы на ближайший сезон?

Слово сезон неуместно, у меня сезон круглый год. Но в планах прыгнуть бигэйр в Подольске 20 м, нормально покатать на Вшивке, а то был там только один раз, добраться наконец-то до Дзержинского карьера, и посадить бэкфлип и 360 на дерте!

>>

Какую музыку любишь?

Очень разнообразную, в основном под настроение. От классики до тяжелого рока, альтернативы. Даже кое-что из «клубняка» нравится. Но во время катания не слушаю вообще – слишком высока может оказаться расплата. Например, во время разгона перед темой кто-то может закричать мне, чтобы я остановился, т.к. внизу идет человек. А в наушниках я этого не услышу.

Настоящий motowhip!

FREERIDE

А можешь расписать комплектуху своего байка?

- Рама - DC Cock 2005 14"
- Вилка - Marzocchi Monster T 2003 Custom
- Тормоза - Magura Gustav M 190зад, 210 перед
- Колеса:
- Перед - обод Double Track 24”, 32 спицы, втулка Novotec с 2мя промами, спицы DT Champion 2.0, резина Nokian Gazzaloddi 3.0
- Зад - обод Double Track 24”, 36 спиц, втулка Novotec 135*12 под вставную ось, 4 прома, хромо барабан, резина Nokian Gazzaloddi 3.0, камера Syncros DH с толщиной стенок 2.75мм (вес камеры 650г)
- Система - Shimano Saint 2009 170мм
- Педали - X-Pedo
- Успок - Truvativ Boxguide Custom + рокринг Race Face
- Переклюк - Sram x0 юбилейный с золотыми болтами, 2010
- Манетка - Sram x9
- Кассета - Sram 950
- Цепь - Sram 971
- Звезда - Token Shuriken 36T
- Подседел - Pazzaz 31.6, 400мм
- Седло – Azonic Love Seat
- Рулевая – Nuke Proof Warhead DC с чашками глубиной 21мм каждая
- Руль – Azonic Double Wall 31.8*762мм
- Вынос - Truvativ Hussefelt 60мм
- Грипсы - Xenium Lock-on + Primo BMX

Есть ли планы по замене запчастей, или и так всё отлично?

Конечно есть. В планах купить манетку x0, кассету 990, цепь 991, купить вынос Straitline Vertical Wedge, заменить переднее колесо, тоже на Double Track, но на 36 спиц, и сразу на какой-нибудь крутой втулке, ну и по мелочам может чего еще. Педали обязательно. А потом начну собирать второй байк.

А что кастомного в вилке?

На самом деле не очень много. Началось всё с двух проблем разом – померив ее ход, я убедился в том, что он составляет 190мм, а не заявленные производителем 200мм. Это меня очень расстроило. Вдобавок, на Монстре изначально стоят очень жесткие негативные пружины, это чувствуется на быстром отскоке.
Я их заменил одной от Drop-off, она на 10 мм короче изначальных и в разы мягче. Это дало те самые +10мм хода и адекватную работу на быстром отскоке. Еще в планах врезать в верхние крышки ниппеля для подкачки. Хотя на самом деле они нужны будут только для спуска воздуха, т.к. вилка насасывает его внутрь себя довольно много, раз в два-три дня приходится спускать вручную, что не очень удобно.

БАЙК ДЛЯ 100% ЖЕСТИ! >>

Road Gap в Митино - одна из самых больших и опасных «тем» в Москве.

Чем увлекаешься помимо МТВ?

Автомобилями и мотоциклами. За рулем с 11-ти лет, а с 14-ти начал осваивать экстремальную езду. Работаю в автосервисе, с удовольствием зависаю с суровыми механиками, обожаю ковыряться с железом. Постоянно помогаю друзьям по ремонту авто.

Спасибо за рассказ о себе, очень интересно. Скажешь что-нибудь напоследок?

Обязательно. Во-первых, спасибо за предложение дать интервью вашему журналу, очень приятно. От всей души желаю процветать и перейти в печатный вид.
И, конечно же, привет всем кто меня знает и не знает, всем удачи в катании, да и в обычной жизни. До встречи на спотах!

Erino Open, Подольск, 2010 год.

INTERVIEW

DOWNHILL

МАКСИМ ФРОЛОВ

Привет! Расскажи о себе!

Здравствуй, я студент факультета режиссуры ,
прорайдер магазина Alienbike. Уважаю любой спорт, в любом его проявлении, так как это улучшает физическую, а главное духовную атмосферу человека.
На самом деле, я могу много рассказывать о себе, так что остановимся на этом.

Ты уже не первый год "в деле", какой по счету сезон? Как ты увлекся этим спортом?

Ну в соревнованиях я участвую 2-й год, а так наверное два с половиной сезона.

Почему именно эту дисциплину МТВ ты выбрал (DH)?

Downhill - это сила свободы!

Какими были твои первые соревнования, что тебе запомнилось?

Ха, помню, как приехал и увидел много крутых байков.
Это еще было в марте, так что было вдвойне весело.

Сколько побед ты уже одержал и на каких соревнованиях?

Если честно, трудно вспомнить. Больше 15 первых мест, и там вторые, третьи - уже не помню даже. Помню, как один парень занял 2-е место, при этом проиграв мне 21 секунду.
Еще помню, как я за 2 дня до гонки выбил палец, сам его вправил в сустав, а на гонке привязал руку к грипсе и выиграл!

Какие "профессиональные" травмы у тебя были?

Вообще, я не особо люблю говорить об этом. А так, слава богу, ничего серьезного!

Какие байкпарки ты уже посетил, какие трассы понравились тебе больше остальных?

Я побывал во многих странах Европы, и могу сказать - получил уйму положительных впечатлений!
А так, я бы переехал в Новую Зеландию, или Австрию.

Твой байк, какой он?

Верный, никогда меня не подводил! >>

А байк мечты? Как по-твоему - на каком байке ты бы попытался обогнать Хилла?

У меня нет байка мечты, я ездил на многих велосипедах, сейчас я катаюсь на Davinci и мне очень нравится.

Какие планы строишь на следующий сезон?
Какие вершины собираешься покорить?

Посетить все крупнейшие соревнования в Европе, включая Чемпионат Мира.

Раньше ты гонял за Red Bull, почему решил сменить команду?

Это самый распространенный вопрос за последнее время.
Знаешь, я был на испытательном сроке в команде RedBull.
И вышло так, что Alien Bike предложил мне спонсорство, а так как я еще не числился на официальном сайте RB, я стал кататься за Alien Bike.

Что ж, всем свойственно выбирать «где трава зеленее».
Что посоветуешь нашим читателям напоследок?

Тренируйтесь, получайте образование, думайте головой, ходите в зал, и стремитесь к новым вершинам, ведь нет предела совершенству!

FREESTYLE

How To BACKFLIP

Как правильно летать вниз головой.

Backflip (сальто назад) – этот, чрезвычайно зрелищный, трюк мы не раз видели в исполнении профессионалов. Он всегда вызывает бурю эмоций у зрителей и неподдельное уважение со стороны других райдеров. Безусловно «флип» смотрится, как сложный и очень опасный трюк, но так ли это на самом деле?

Фото: Павел Фетисов, Юрий Блажко
Текст: Даниил Кондрушин

FREESTYLE

Любой райдер, с легкостью выполняющий 360, скажет - что сделать сальто на байке гораздо проще, чем закрутить его на «градусы». С другой стороны это в разы сложнее именно психологически, а проще говоря - страшнее. Однако, если ты решился выучить «флип», мы постараемся помочь тебе. Поэтапно расскажем о технике выполнения этого трюка и наиболее распространенных ошибках у новичков.

С чего начать?

Первый вопрос, который невольно возникает у каждого – на какой «теме» начать учить флип? Скажем прямо – ни в коем случае не пытайся сразу освоить его на дерте. Первые попытки лучше всего совершить в нечто мягкое. Например, в поролоновую яму или воду.

Защита обязательна! Даже если ты тренируешься в воду – обязательно одевай шлем! Если ты выбрал в качестве приземления поролон – обязательно надень наколенники и, желательно, защиту шеи, для сомневающихся - рекомендуем одеть панцирь. Были случаи когда, при не докрученном флипе, байк падал на райдера или же человек входил в поролон головой и получал травму шеи. Всё это единичные случаи, но будь осторожен, а как избежать подобных ситуаций - мы объясним чуть позже.

Итак, ты полностью экипирован и тренировочный спот выбран. Советуем несколько раз просто прыгнуть – привыкнуть к вылету, оценить высоту и расстояние полета.

Высота крайне важна – ты же не хочешь удариться затылком об вылет при вращении? Поэтому не бойся набирать скорость перед вылетом. **>>**

Джон Кован - звезда и родоначальник слоупстайла, делает амплитудный флип на «Контесте» в Орехово. Москва, 2008 г.

А теперь о главном.

Заставить байк вращаться достаточно легко. Самое сложное при флипе - это задать правильную траекторию и поддерживать вращение. Остановимся более подробно на основных моментах:

1. Набери достаточную скорость, когда ты будешь уже на вылете – держись ближе к байку и начни перемещать центр тяжести назад – твоя задача выйти в сильную свечу перпендикулярно земле.

2. Как только заднее колесо оторвется от вылета – полностью смещайся за седло, выпрямляй руки и сильно тяни руль на себя, при этом запрокинь голову назад и ни в коем случае не переставай смотреть!

3. Тянись изо всех сил, не переставая смотреть назад, пока не увидишь поверхность приземления. Это очень важный момент, если ты перестанешь тянуться и посмотришь на переднее колесо – вращение остановится.

4. Итак, приземление перед тобой, осталось совсем немного! Принимай обычную позу и мягко приземляйся. Если чувствуешь, что сильно уходишь на переднее колесо – слегка поддерни руль на себя. Ура! Флип посажен!

Backflip - nofoot - x-up в исполнении Димы Алейнера «Контест» в Орехово, 2008 год.

Кажется, что совсем не сложно, правда? Однако, чтобы удачно приземлиться на твердую поверхность, необходимо добиться стабильности, которая приходит только в случае упорных тренировок.

Когда ты будешь готов – решать тебе, кому-то хватает двух дней тренировок, а кто-то оттачивает этот трюк месяцами, прежде чем сделать его на настоящем дерте.
Поэтому трезво оцени свои силы и не торопись, все зависит от тебя.

Рассмотрим основные ошибки.

1. В 90% случаев максимум, что получается у новичков во время первой попытки – это выйти в свечу или перевернуться на спину, крайне редко удается докрутиться с первого раза. Причина проста – человек перестает смотреть назад и тянуться, опускает голову – и вращение останавливается. Все правильно, это действительно непривычное ощущение – лететь вниз головой, поэтому организм всячески сопротивляется. Необходимо преодолеть этот психологический барьер и продолжать вращение.
Важно! Если ты перестал тянуться, и вращение остановилось в пиковой точке, первое что произойдет – твои ноги слетят с педалей. Не отпускай руль, иначе байк упадет прямо на тебя! Постарайся отвести его руками вперед или вбок и откинуть от себя.

2. Старайся не падать на голову, лучше катапультируйся и старайся докрутиться на ноги или хотя бы на спину, уже без байка.

3. Не закручивайся слишком резко. Когда ты освоишь флип - ты заметишь, что разные вылеты требуют разных усилий для вращения. Если вылет плавный и длинный – начинай вращение сразу после того, как вышел в свечу, но не раньше, чтобы обеспечить максимальную амплитуду и оптимальную скорость вращения. Если вылет небольшой и более резкий – амплитуда будет меньше и закручиваться придется быстрее (подобные вылеты обычно встречаются на таких фигурах, как funbox).

4. Всегда следи за своей высотой, чтобы при вращении не задеть вылет! Если ты сомневаешься в амплитуде вылета – лучше не рискуй.

Итак, мы рассмотрели основные технические моменты выполнения трюка и наиболее распространенные ошибки, которые встречаются во время тренировок.
Надеемся, что данный материал поможет тебе быстро освоить «флип» и при этом существенно снизит риск возникновения ошибок.

ПОДВЕДЕМ ИТОГ

1. Не рискуй, осваивай трюк постепенно.
2. Найди удобный тренировочный спот.
3. Не забывай про скорость.
4. Не забывай смотреть назад и тянуться.
5. Не закручивайся слишком резко.
6. Добейся стабильности, прежде чем сделать флип на дерте.
7. Никогда не останавливайся на пути к намеченной цели. Удачи!

Российская команда по мотофристайлу **«Ферзь»** занимается организацией и проведением праздников с участием различных **шоу-программ *(танцы, rap-исполнители, сноуборд, маунтинборд, мототриал, велотриал, мотокросс, мотофристайл, стантрайдинг, BMX, знаменитые ведущие, лучшие Dj, световая и музыкальная поддержка)***, а также принимает непосредственное участие в съемках широкометражных фильмов, сериалов, клипов и имеет большой опыт в этих направлениях. Так как мотофристайл является самой зрелищной дисциплиной мотоциклетного спорта–наше шоу вписывается в любую тематику проведения того или иного мероприятия (дни городов,спортивные эвенты,развлекательные программы,соревнования) и всегда остается **«изюминкой»** любого праздника .

В команде 3 профессиональных спортсмена специализирующихся в fmx с 2005 года, победители множественных городских конкурсов. **FERZ** работает совместно с иностранными райдерами, также у нас открыта **первая в России школа по мотокроссу и мотофристайлу** с индивидуальным подходом к каждому желающему научиться ездить на мотоцикле. **Тренировки проходят в нашем парке, где есть все необходимое для занятия мотокроссом и фристайл мотокроссом *(трасса для суперкросса, рампы, поролоновая яма и т.д.)***.

FERZ

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

www.fmx.ru

MX школа.

Наша команда профессионально готовит спортсменов по мотокроссу. Для обучения используется специальный трек, который находится в **“FERZ FMX PARK”**. Тренируют ПРО спортсмены, *выпускники РГУФК*: **Иванков Николай, Ярыгин Владимир, Ярыгин Михаил**. Стоимость тренировки **1 000 р**. (только обучение) ваш мотоцикл, бензин, экипировка. Время тренировки **1.30-2.30 часа 3-5 дней в неделю.**

FMX школа.

Наша команда профессионально готовит спортсменов по мотокроссу. Для обучения используется специализированный **“FERZ FMX PARK”**. Стоимость тренировки **2 500 р**. (только обучение) ваш мотоцикл, бензин, экипировка. Время тренировки **1.30-2.30 часа 3-5 дней в неделю.** Для вас предоставляются 6 видов рамп с разным расстоянием: от 4 метров до 22 м. Также есть бассейн с поролоном для обучения трюкам.

Прирожденный гонщик

Евгений Бочанский

о тернистом пути спортсмена

INTERVIEW SPECIAL

DOWNHILL

- На таком «танке» чувствую себя героем!

Привет! Поведай народу о себе!

Всем привет!
Меня зовут Евгений Бочанский, обычный Ореховский парень. Мне 16 лет, знак зодиака – рыбы.
Музыкальные предпочтения - альтернатива, хобби - рыбалка, почитаю фотоискусство. Конкретно заболел велосипедом в 13 лет, теперь не представляю свою жизнь без маунтинбайка .

Ты уже не первый год на байке, какой по счету сезон?

В общем на горном велосипеде я с детства, а участвую в соревнованиях почти 3 сезона.

Почему именно эти дисциплины МТВ ты выбрал (DH, 4x)?

Скорее потому, что примером был мне мой отец, да и я сам имел такое желание.
Когда у меня всё только начиналось, я перекатывался по кочкам 4х в Орехово. Потом я видел соревнования: «миниОрешек», «Kontest» и смотрел, как там выступает мой отец. Вскоре, я поехал на свою первую гонку, это был «миниОрешек Открытие».
Своим экстримом я заразил нескольких друзей из школы, но все закончилось на их первой травме, а я продолжал катать.
Первый «настоящий DH» у меня был на Чемпионате России в Магнитогорске, там же я впервые участвовал в 4х, и сразу стал серебряным призёром! В будущем хочу попробовать BMX Racing.

Какими были твои первые соревнования, что тебе запомнилось?

А было всё так. Очередные соревнования mDHi в Орехово, и я говорю папе - Я хочу участвовать! Очень волновался перед стартом, а трассу ехал быстро, но два раза упал.

Какие "профессиональные" травмы у тебя были?

В начале лета я сломал плечо, это был мой единственный перелом, но он обломал мои планы на Чемпионат. Остальное обходилось ушибами кистей и пальцев. >>

INTERVIEW SPECIAL

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

Точно не могу сказать, примерно 18 первых мест. В этом сезоне для меня были очень интересны две подряд гонки в Красной Поляне, «Дабл Велл» и «Арэм тур». Я первый раз погонялся с украинцами, и узнал их уровень. Занял два вторых места, и на «Дабл велле» показал третье время в абсолюте, отстав от лидера на 1 секунду.
Очень удались мне «Открытие» и «Закрытие» сезона в Орехово. На каждой я показал абсолютный результат. Интересно было попробовать себя в элите, и показать всю свою силу. А на «Закрытии» я попробовал ехать гонку на хардтейле! Получил массу новых ощущений. Недавно участвовал в Новороссийске на Кубке семи ветров. Там стал 2ым в абсолюте, но думаю, что не до конца выложился, и ехал слишком стабильно, можно было попробовать быстрее.

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

В этом сезоне мне полюбились все горные трассы России, которые входили в Кубок. Считаю, что чем сложнее и страшнее трасса - тем лучше.
Чаще всего я катаюсь в Орехово на трассе 4х, реже на трассах mDHi.

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

Я был записан на тренировки у Галины Балагуровой. Изначально тренером для меня является отец, он помогает с велосипедом, отвозит меня на соревнования, даёт практические советы.
За это ему «респект» и огромное спасибо!
Весь 2010 год я выступал за команду «Спорт Extreme».

Горит земля - FOES несется!

Rebus-2.livejournal

INTERVIEW SPECIAL

Твой байк, какой он?
Каким комплитам ты отдаешь предпочтение в зависимости от трассы?

Обычно, на чем дают - на том и катаю. Всегда ставлю покрышки под трассу, под грунт. Из хардтейлов меня приводит в восторг мой Banshee Amp. Я чувствую в нём дикую уверенность, он вёрткий, лёгкий и прыгучий!
Этот сезон я ездил в дисциплине DH на Foes fly. Лучше подвески не могу представить, работала именно так, как мне было нужно. С ним вообще любой дроп по колено!
Отдаю предпочтение тормозам от Avid. Руль должен быть удобный с небольшим подъемом, широкий. Подвеска должна настраиваться индивидуально – например, я люблю упругую, чтобы не проваливалась.

А байк мечты? Как по-твоему - на каком байке ты бы смог достойно выступить на чемпионате мира?

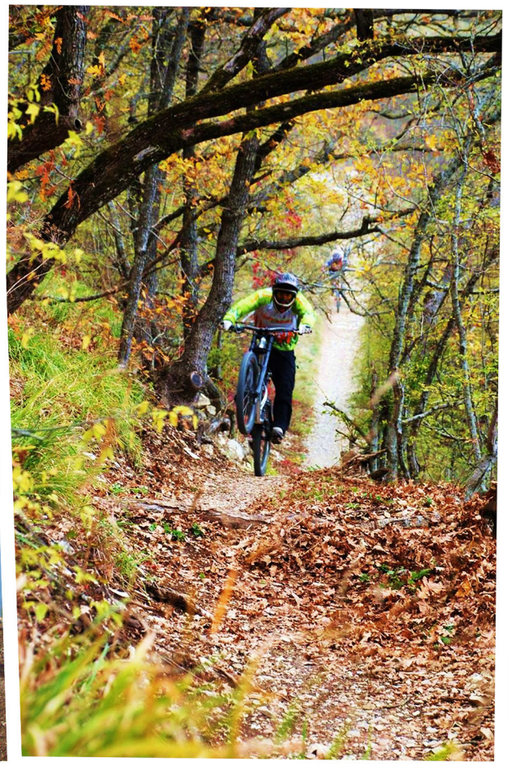
До Чемпионата мира мне ещё дорасти надо, а байк моей мечты ещё не изобрели. Из даунхильных рам мне больше всего нравится Intense M9!

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

Планы большие, поднять уровень на десяток секунд, найти спонсоров, поездить по многим соревнованиям, выступать на максимуме.
Рейтинг не особо важен, главное то, чему научусь.

И напоследок? Что посоветуешь нашим читателям?

Советую быть упорными в своём нелегком деле, всесторонне прогрессировать, и при этом оставаться скромными.



INTERVIEW-GIRLS

DOWNHILL

ВИКТОРИЯ МАРКОВА

«Искренне любите то, чем занимаетесь.
Тогда всегда и все будет получаться!»

Очень приятно видеть в наших рядах такую милую девушку! Расскажи немного о себе!

Привет! Зовут меня Маркова Виктория, уже 21 год. Доучиваюсь в Плешке, катаюсь.

Как ты увлеклась этим спортом, какими были твои первые впечатления?

В далеком 2005 году мальчик на даче стал строить, непонятные для меня, тогда дерты. Возможность совершать на велосипеде прыжки и трюки очаровала меня. Масла в огонь добавили и первые «Дизордеры» (серия фильмов «New World Disorder» - прим. ред.). Так, еще на стальном XC байке я приехала в Орехово. В том же году я попала на «Контест», как раз приезжали Моузли и Барелль. Атмосфера окончательно убедила меня в том, что я хочу присоединиться к этому спорту. В конце 2006 года я купила себе первый, более-менее «рабочий», байк – Atom FR1. Пара лет прошла в стиле ныне модного эндуро и попыток начать прыгать, все это привело к замене рамы на хардтейл.
Тогда начался прогресс. И, надеюсь, он будет продолжаться!

Каким дисциплинам ты отдаешь предпочтение?

Downhill и Dual slalom. Но никогда не упускаю возможности просто покрутить педали с друзьями по городу или лесу.

Ты ездишь в горы? Поделись своими впечатлениями!

Я была там два раза. Первый раз участвовала в гонке только в январе этого года. Но могу сказать точно – это просто потрясающе!

Если говорить о соревнованиях, в каких ты уже приняла участие? Сколько побед на твоем счету?

Это были, в основном, гонки в Москве и ее окрестностях: Орехово, «Ерино Open», «summerkat'ы», «Яхрома race». Девушек, к сожалению, участвует мало, поэтому практически все соревнования не обходятся без подиума.

Какие планы на следующий сезон?

Планов море! У меня появились спонсоры – отличные ребята из veloprobeg.ru, поэтому перспективы самые радужные. Начну выезжать на гонки в горы.

Твой байк - какой он?

Пока у меня только хардтейл Univega, комплектация полностью перешла с прошлой рамы. Я практически не успела его опробовать, но он «обещает» быть быстрым и очень приятным в езде. В этом сезоне наконец-то появится полноценный «большой» велосипед для гор.

INTERVIEW-GIRLS

А байк мечты для девушки, как считаешь - такой существует?

Разные девушки – разные мечты. Для меня - это легкий DH-подвес, работающий так, как мне нравится, а главное - с клевой геометрией. Цвета запчастей тоже имеют значение, все девочки любят красивые велосипеды!

Любимые споты - поговорим о них, где чаще всего катаешься?

Любимые те, что близко к дому. Прошлый сезон катать получалось редко и в основном в Битце или Канте. Кант - на мой взгляд, шикарное место, несправедливо покинутое. Уклон и наличие подъемника позволяют превратить его в приятный парк в черте города. Еще удавалось выезжать в Ерино, Филевский парк, Лобню, BMX трек в Коломенском. Очень нравятся трассы в Яхроме и Ржевская трасса Коли Патрикеева.

Ты всегда стильно одеваешься! Дай пару советов нашим ребятам, как хорошо выглядеть - особенно на байке!

Ох, тут сугубо личный подход. Я предпочитаю удобную одежду и в катании, и в повседневности. И ту, что конкретно мне идет. Так что примерять что-то новое из другого стиля – самое здравое решение.

Ни для кого не секрет, что с каждым годом женская аудитория в нашем спорте только расширяется! Что можешь посоветовать нашим "начинающим" девчонкам?

Кататься, конечно же, и чем больше - тем лучше. Начинать всегда страшно, сложно и зачастую больно. Но все эти минусы компенсируются новыми впечатлениями и просто удовольствием. Не стесняйтесь просить помощи - в компании прогресс идет гораздо быстрее. И ни в коем случае не пренебрегайте защитой - шрамы девушек не красят.

И напоследок? Что пожелаешь читателям?

Искренне любите то, чем занимаетесь. Тогда всегда и все будет получаться. До встречи на трассах!

НАШИ БАЙКИ

ЛУЧШИЙ БАЙК 2010

WWW.VELOMANIA.RU

Banshee Wildcard

Владимира Лавренова

НАШИ БАЙКИ

Байк практически идеален,
все компоненты подобраны с умом и «на стиль».

Комплектация:

- Рама: Banshee Wildcard (Large Black ano), ход подвески 5"-6,5" (127-165 мм).
- Вилка: Magura Wotan, 120-160 мм с брызговиком RapidRacerProducts Neoguard "Bad Eyes".
- Амортизатор: Fox DHX 5.0 Air (200x57 мм).
- Система: Shimano Saint M810-1 175 мм,36t.
- Рокринг: Shimano Saint --> Straitline Silent Guide Saint M810-M815.
- Успокоитель: E-13 SRS+ 36t, Black.
- Переключатель/манетка: Shimano Saint 810 (SS).
- Рубашка/трос: Goodridge, "Carbon".
- Кассета: Shimano Ultegra 11-23, 9sp с локрингом Token, Gold.
- Цепь: KMC X9 Ti-N 9sp.
- Защита пера:Lizard Skins Super Jumbo,Black.
- Педали: Straitline Platform Jeff Lenosky LE, Black/Gold.
- Рулевая колонка: Hope Stepdown 1,5"-1,1/8".
- Руль: NukeProof Warhead 760 мм, 20 мм подъём.
- Грипсы: Lizard Skins Peaty Lock-on WC Edition, Black/Gold.
- Вынос: Straitline Pinch Clamp 35 мм, Black.
- Колечки под вынос: Hope Space Doctor, Black.
- Подседельный штырь: Thomson Elite 30,9/367 мм.
- Хомут: KCNC, Gold.
- Седло: WTB Devo Carbon (Ti rails).
- Тормоза: Formula The One ('10).
- Диски: Hope Saw (183 мм - задний, 203 мм - передний), Black.
- Адаптер: Hope, Black.
- Колёса:

Втулка передняя: Hope Pro 2 Front 20 мм, Gold.
Втулка задняя: Hope Pro 2 Rear Bolt-up, Gold.
Обода: Mavic EX 721 32h, Black.
Спицы: DT Swiss Competition DB 2,0-1,8 мм, Black.
Ниппеля: DT Swiss Pro-Lock 2,0 мм, Brass, Black.
Камеры: Maxxis Ultralight.
Покрышки: Kenda Nevegal 2,35" folding DTC --> Schwalbe Racing Ralph и Nobby Nic 2,25" Evo Snake Skin.

Вес: 14,7 кг.

НАШИ БАЙКИ

О нём и о себе.

Первый байк купил летом **2007** года. Это был **Wheeler Buddy zero'4**. Выезжая из магазина я думал, что у меня самый крутой байк и другого мне не надо будет никогда. Но покатав на нём год и не особо научившись чему-либо, продал. Захотелось большего.

Осенью **2008** года на раме **DC Amstaff** собрал второй. Научившись делать баннихоп, и несколько других простых вещей, захотел подвес. Распродал по кускам второй хардтейл, т.к. на новой раме старые компоненты выглядели просто чудовищно.

Выбирая раму, хотел получить максимально универсальный велосипед, на котором можно было комфортно делать всё, что угодно. Начиная от поездки по ночному городу и заканчивая вылазками в горы. Рама должна была быть прочной, надёжной и, что немаловажно, внешне приятной. Выбор мой пал на раму Banshee Wildcard. Была заказана чёрная анодированная рама, которая приехала ко мне спустя месяц.

Осенью **2009** года, по мере поступления средств, началась сборка. Вилка, амортизатор, колёса, трансмиссия - все детали на этом байке покупались в результате тщательного сравнения: личного опыта, просмотра множества отзывов,доступности, вкусовых предпочтений, цветового сочетания и т.д. И вот уже этим летом я на нём катался. Сначала без привода и без тормозов, с одними шатунами. Потом появился привод, но тормозов всё ещё не было... В конце концов он стал таким, каким вы его видите.

Байк получился лёгким (**14,7 кг** в текущей комплектации), жёстким, низким и очень длинным (**база 1180 мм**), что было поначалу непривычно.

Отличное ускорение, чёткое переключение передач, регулируемая и настраиваемая подвеска, прекрасная работа тормозов, а также удобная посадка и такие индивидуальные предпочтения, как длина выноса и ширина руля - всё это сделало байк идеально подходящим для моего катания. Подвеска регулируется в следующем диапазоне: **127** или **165 мм** сзади и **120-160 мм** спереди.

Я предпочитаю соотношение **127-160**, при котором получается заниженная каретка и угол рулевой **67 градусов**. Также вилка с амортизатором имеют регулировки демпфрирования сжатия, благодаря которым можно настраивать подвеску под сиюминутные нужды.

Летом для меня открылись новые потрясающие места, такие как Орехово, Филевский парк и другие, но в октябре я ужасно глупо отправился через руль и сломал ключицу. Перелом оказался сложный, со смещением костей и осколками, была проведена операция остеосинтеза (пластина), так что до весны (до тех пор, пока пластину не удалят) мне покататься не удастся.

В планах на зиму выздороветь и поменять несколько мелких деталей при поступлении средств (гидролинии, хомут, болтики-шайбочки всякие), обзавестись приличной защитой и одеждой, начать участвовать в гонках.

Недавно мой байк стал победителем ежегодного конкурса "**Лучший байк 2010**" в категории **"Экстремальный подвес"**, который проводился в октябре-ноябре на **Веломании** (**www.velomania.ru**).

Banshee in action!

НАШИ БАЙКИ

Байк Елены Столяровой

NS Suburban by Astrid

НАШИ БАЙКИ

Комплектация:

- Рама: Suburban 24 2009
- Вилка: Rock Shox Pike 426
- Вынос: Spank Tweet Tweet
- Руль: NS Proof
- Рулевая: FSA Orbit MX
- Грипсы: Animal Edwin

- Колёса:
Ободная лента - Alieanation
Спицы - черные
Камеры - Schwalbe Trax
Покрышки - KHE Mac2 Park

- Переднее колесо:
Втулка - Dartmoor X-Drive
Обод - 24" Alienation Deviant

- Заднее колесо:
Втулка - Dartmoor K-Force Blue anod.
Обод - 24" Alienation 440 36H

- Шатуны: Macneil Conjoined
- Каретка: Shadow Conspiracy
- Звезда: Animal Sprocky Balboa 24t
- Цепь: Taya bmx-410h
- Педали: Wellgo MG-1
- Тормоз: Avid Juicy 7
- Сидение: Macneil Capital
- Подсидел: RideLite Pivotal 27,2 black

Вес байка: 11,5 kg

НАШИ БАЙКИ

Байк собран недавно, экшена в скором времени не ждите.
По крайней мере, если ничего путного из этой затеи не выйдет, я теперь не смогу валить всё на байк. **Наклейки делала сама. :)**

Выражаю лютую благодарность:
- **CyberCat'y** за помощь в выборе компонентов, да и вообще за все.
По сути без него этого байка никогда не было бы.
- **Маме** за финансовую помощь, она тоже лучшая!
- **Aigo** за то, что моя вилонька больше не грустит, всегда радостная и полна счастья. :)

Так же выражаю респект магазинам:

-находящимся в Одессе, за быструю доставку компонентов и нежнейшее отношение к клиентам (**keepride.com** (рама), **bikershop.com**.ua (тормоз).
-RideLite
-Pride-Street

Хочешь, чтобы твой байк появился в следующем номере и его оценили не только твои друзья? Присылай нам фото и подробное описание своего байка на dkondrushin@gmail.com

Соревнования

Downhill

Alushta Cup 2011

Текст: Виктория Маркова
Фото: Алексей Тишин, Алексей Евстафьев

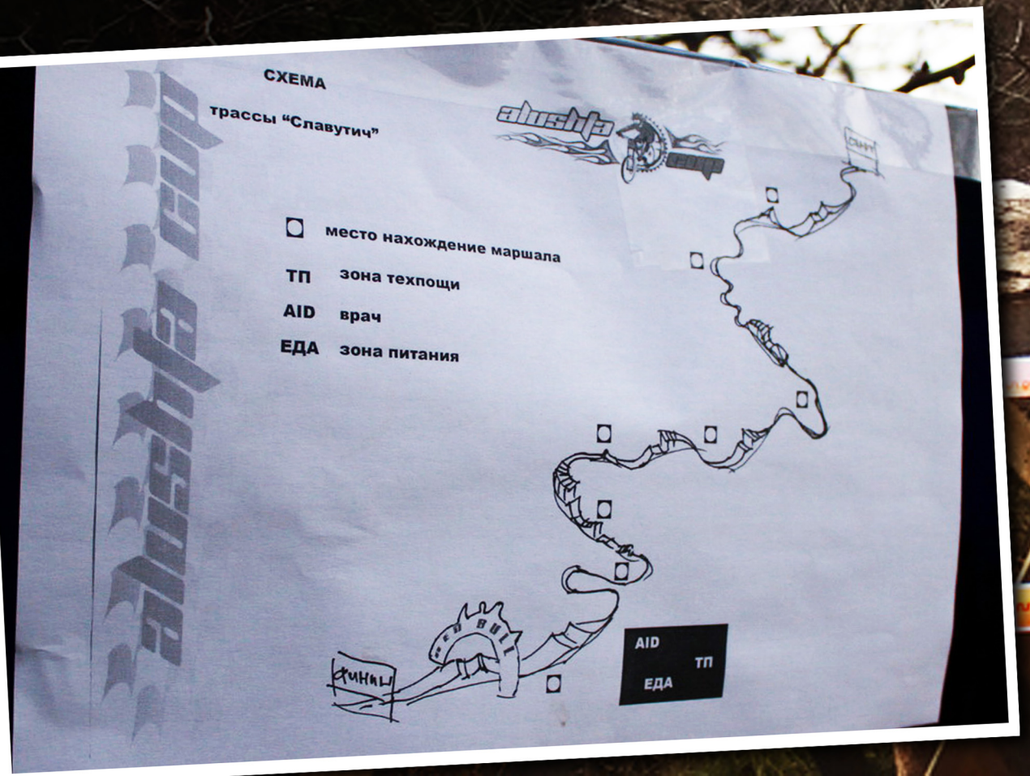
Первый этап Alushta Cup 2011 года проходил в крымской Алуште 8 января. Местом проведения была выбрана трасса «Славутич».

Соревнования

В середине декабря **Велопробег** предложил съездить на спонсируемую ими гонку **Alushta Cup**. Перспектива выехать из внезапно похолодевшей Москвы вызвала кучу положительных эмоций, и я, естественно, согласилась. Время **«X»** - утро 5-го января. Еще не отошедшие от празднований Нового Года, но рвущиеся в путь, мы с Максимом Агрессором и Гришей Грушей загрузились в машину и отправились.

18 часов в дороге, всё теплее, когда приближаешься к морю, в 5 утра 6 января мы уже в желанной Алуште. Кое-как нашли гостиницу, быстро раскидали вещи и наконец-то спать. Спалось мне, к слову, 3 часа, но даже после них я была вполне готова ехать смотреть трассу. Надо заметить, что добираться до нее было очень приятно – быстрый спуск по узеньким улочкам города, а потом минут 7 по живописнейшей и благоухающей морским воздухом набережной. Этот путь заряжал массой положительных эмоций и давал отдых измученной столицей душе.

По приезду на трассу мы, к нашему удовольствию, нашли фургончик, поднимавший ребят наверх, но для начала решили исследовать трассу пешком.



Downhill

Уже снизу были видны несколько деревянных шоро-дропов. Трасса была уже более-менее сухой, особенно при приближении к ее старту. Организаторы доделывали некоторые фигуры и уже начинали размечать трассу лентой. Ходили грозные слухи о нескольких поломанных ключицах и руках. В кустах уже лежал кто-то, не так удачно вкативший один из дропов.

Дойдя до верха, мы оценили всю красоту крымской природы – какая же оттуда открывается панорама! Также, мы обнаружили интересный старт – после небольшого разгона и земляного дропа, нужно было прокачать перегиб или подкрутить и залететь наверх на почти отвесную стену, в начале которой уже образовались колеи, отчего некоторым это было не под силу. Всего на трассе мы насчитали один трансфер, 2 дропа, затем серия из еще трех дропов, заезд на первый из которых был с поворотом, а третий кидал на ступеньки. Потом был коварный мокрый поворот по склону, после которого нужно было немного вкрутить вверх, а затем вниз на степ-даун и финишный кикер.

Соревнования

Я проехала трассу участками, но недосып уже давал о себе знать, поэтому вскоре пришлось ехать отдыхать. По большей части потому, что на спуске в конце, практически на ровном месте я умудрилась порвать цепь, и домой пришлось возвращаться на элегантном синглспиде. Благо в местном магазинчике Адреналин можно купить основные запчасти.

В тот день мои миньоны еще держали отлично, ребята уже сменяли грязевуху на что-то более едущее, но погода преподнесла нам неприятный сюрприз: ночью пошел мелкий дождь, закончившийся только в середине следующего дня. Трасса превратилась в адское месиво! Многие из приехавших ее посмотреть, так и уезжали, не рискнув ехать по этой грязи. Резина забивалась уже в самом начале спуска, я переставила топталки, но больше, чем на один съезд меня не хватило. Вечером все в том же Адреналине проходила регистрация. Всего на гонку был заявлен 41 участник, из них 2 из Москвы, один из Геленджика, а остальные – парни из Украины. И (о горе) я была единственной девушкой. Трассу я решила ехать аккуратно, поскольку грязевуху я оставила в Москве, а миньоны совсем отказались держать.

Downhill

В день гонки наконец-то светило солнце и пахло весной. Я приехала на трассу около 10 утра, и всё уже было готово к стартам: лента (стоит заметить, натянутая по всей трассе), баннеры, самодельная система хронометража, бесплатные подъемы на ГАЗ-66. Ребята действительно постарались! Пара спусков до гонки – и наверх. Мне предстояло открывать трассу. 5 сигналов,поехали! Вот уже финиш, можно расслабляться и наблюдать за остальными. Парни кувыркались в грязи, бегали рядом с байками, красиво пуляли дропы. Однако, складывается впечатление, что на московских mDHi гонках ребята выкладываются до упора, а в Алуште местные едут как-то расслабленно и не в полную силу. Старты проходят с интервалом в минуту, поэтому надолго заезды не растягиваются.

Соревнования

DOWNHILL

После гонки по фамилии можно было получить порцию обеда, чая и Red Bull, что входило в стоимость регистрации – **320 рублей!** Немного времени на распечатку протоколов, и вот уже долгожданное награждение. Генеральный спонсор **veloprobeg.ru** действительно порадовал призами. Заслуженно давали всеми любимые **boobar**'ы и переключатели **SRAM X9**, кассеты, цепи и наколенники. А за первое место в элите полагался амортизатор **Divers** с титановой пружиной. Такой серьезный подход к поддержке соревнований дает надежды на дальнейшее развитие нашего спорта.

Гонка получилась немноголюдной, но очень душевной и качественной. С нетерпением жду майских этапов, большего количества участников, такой же замечательной организации, добротной поддержки и шикарных призов!

Результаты:

Юноши

1. Ватаманюк Орест, 1994, Украина, Ивано-Франковск, команды нет, 0:01:20.677
2. Бутенко Максим, 1993, Россия, Геленджик , команды нет, 0:01:21.607
3. Баканов Сергей, 1993, Украина, Симферополь, Fraction racing, 0:01:22.866

Мастера

1. Краснов Владимир, 1975, РФ, Москва, ZRT , 0:01:28.776
2. Шеволин Александр, 1980 ,РФ, Москва, ZRT , 0:01:29.565
3. Придатко Владимир, 1979, Украина, Сумы, Adrenalin Alushta Team, 0:01:31.437

Элита

1. Попов Валентин, 1987, Украина, Ялта, Specialized Ukraine, 0:01:11.541
2. Кузьменко Александр, 1994, Украина, Алушта, Adrenalin Alushta Team, 0:01:12.313
3. Канунов Анри, 1988, Украина, Ялта, Фрирайт, 0:01:14.828

НАШИ ДРУЗЬЯ

STREET DIRT BMX

СЕРГЕЙ ТЫРНОВ

НАШИ ДРУЗЬЯ

Отличный флэер!

Привет! Давай пару слов о себе!

Привет меня зовут Тырнов Сергей. Мне 22 года. Я из Москвы. На данный момент учусь, работаю и катаюсь на bmx.

Когда ты начал увлекаться bmx? Какой по счету сезон катаешь?

Я начал кататься в 2008 году. Дело в том, что у меня было немало друзей, которые уже давно катались на bmx. Весной 2008 я попал на выставку «велопарк» и в тот год, там стоял bmx парк, в котором проходили соревнования. Я смотрел на выступление участников с открытым ртом. Мне всегда хотелось заняться чем-то подобным. Мне казалось, то что там происходило чем-то нереальным. Я был на нескольких днях того «велопарка» и впечатления были неизгладимыми. Через неделю я поехал в магазин выбирать свой первый bmx. Помню, когда приехал в магазин я точно не знал, что купить. Выбирал по внешнему виду. Не хотелось страшный велосипед. Лысый продавец долго меня уговаривал взять велосипед подешевле, при этом говоря, что возможно мне не понравится кататься на bmx и я его брошу.

Почему ты выбрал именно bmx, а не другой вид спорта? Что тебя привлекло?

Потому что bmx очень зрелищный спорт и мне это всегда нравилось. Кроме того в нашем районе, больше всего стритеров - просто с ними было намного веселее.

Ты участвовал в соревнованиях? Расскажи о своих достижениях!

Я катаюсь не так много чуть менее 3х сезонов, поэтому я чувствую себя не так уверенно. Конечно же я мог бы участвовать, но лично мне гораздо интереснее, когда можно побороться за призовые места на равных с остальными. Думаю, что все еще впереди. Единственное, где я успел поучаствовать, это был «fun jumping» прошлым летом. Там я взял «лучший трюк» среди старшей категории, по моему эта категория так называлась.

Какие "профессиональные" травмы у тебя были?

Много ушибов, растяжений, синяков, сломанное ребро.

Какие споты в Москве ты предпочитаешь?

У меня нет особых предпочтений. Катаюсь по настроению и там где интересно. Вообще стараюсь кататься на разных спотах.

НАШИ ДРУЗЬЯ

Ты катаешь жестко и похоже твоему байку достается, как часто ты меняешь детали и проводишь апгрейд?

Ну честно говоря не очень часто, где-то раз в год. Вообще спасибо моим друзьям, они нередко меня спасают. Сейчас задумываюсь о покупке деталей с пожизненной гарантией, хаха!

Поговорим о главном! Каким был твой первый трюк?

Сложно вспомнить. Думаю это был банник, потом треха, бар и вип.

Какие фишки хотел бы выучить в следующем сезоне? Чем собираешься нас удивить?

Уже их пробую. Но пусть это будет сюрпризом!

А любимые трюки, можешь перечислить? Какой из них было сложнее всего учить?

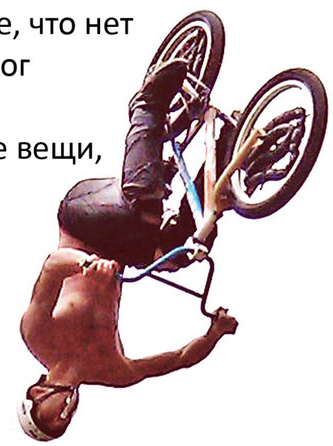
Любимые трюки у меня - фронтфлип и флэер. С каждым из них целая история. Думаю, и то и другое было примерно одинаково сложно учить. С флэером основная проблема - не побояться закрутить, а с фронтом - удачно приземлиться.

Что для тебя bmx? Хобби или образ жизни?

Честно говоря, я не задумывался над этим вопросом. Мне это просто нравится. Я собираюсь кататься до тех пор, пока это будет приносить удовольствие. Никогда не пытался причислить bmx к тому или другому.

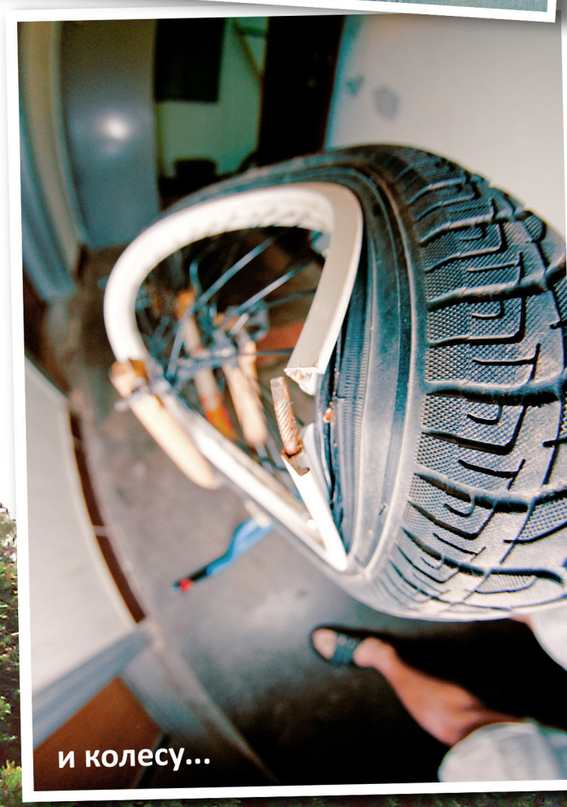
И напоследок?

Катайте всегда в защите! И помните, что нет нереальных трюков. Если кто-то смог сделать, значит и вы сможете.
Можно выучить самые нереальные вещи, если есть большое желание.



STREET DIRT

Уместна цитата: ... рулю.



и колесу...

Те самые соревнования по fun jumping'у...

Let's RIDE

№1
ЯНВАРЬ 2011

Ежемесячный журнал

№1 Январь 2011

РЕДАКЦИЯ

Редактирование, дизайн, вёрстка
Даниил Кондрушин

Тех. редактор
Роман Лапшов

Работа с иностранными партнёрами
Алексей Фёдоров

Над номером работали
Виктория Маркова, Алексей Абдалов, Максим Фролов, Евгений Бочанский, Сергей Тырнов, Сергей Щербаков

Фотографы
Юрий Блажко, Антон Медведев, Павел Фетисов, Алексей Тишин, Алексей Евстафьев

Переводчик
Алексей Фёдоров

СВЯЗЬ С РЕДАКЦИЕЙ

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

Фотограф: Юрий Блажко