



Издатель и учредитель
ООО «Издательский дом РусВело»

Генеральный директор

Петр Чевардов

Главный редактор

Александр Жолуденко

Заместитель главного редактора

Александр Беликов

Исполнительный редактор

Владимир Гришечко

Ответственный секретарь

Валентин Лонцих

Директор по распространению

Галина Бернацкая

Билд-редактор

Росита Синиченко

Фотокорреспондент

Влад Богомолов

Главный художник

Алексей Новиков

Редактор новостей

Вячеслав Сумароков

Редактор тех. раздела

Дмитрий Коротков

Фотоматериалы: Роберто Беттини,
depositphotos.

Адрес редакции: 117209, Москва,
Севастопольский проспект, 28,
корп. 1.

Размещение рекламы:

Тел.: +7 (495) 981-88-70.

Факс: +7 (495) 981-88-71

news@rusvelo.ru

Отпечатано

ООО «Вива-Экспресс».

107023, Москва,

ул. Электрозаводская, 20, стр. 3.

Тираж: 25 000 экз.

Журнал зарегистрирован

в Министерстве связи и массовых
коммуникаций Российской Федера-
ции. Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-37353 от 08 сентября
2009 г.

ISSN: 2070-4763

12+

Цена договорная.

Подписной индекс

по каталогу «Роспечать»

«Газеты и журналы» — 48640.

Мнение редакции не всегда совпа-
дает с мнением авторов.

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных модулей.

Фото на обложке Сергея Киврина и
Андрея Голованова.



ПЕРВАЯ ГОНКА СЕЗОНА

стр. **16**



«ОСКАР» В ВЕЛОСИПЕДНОЙ ИНДУСТРИИ, В КАТЕГОРИИ ВМХ

стр. **32**



стр. **50**

ТОЛЬКО СНЕГ И ВЕТЕР... ДА ГОРИЛКА



ЧЕМПИОНАТ РОССИИ В ТЕМПЕ «ЛОКОМОТИВА»

стр. **26**



В КАДРЕ – СПОРТ

стр. **36**



С ВЕТЕРКОМ ЗА КОРДОН

стр. **54**

ТЕСТ

Grand Canyon CF SLX 29 (2013)

стр. **66**



- 4 СТОП-КАДР
- 6 НОВОСТИ
- 12 НИКОЛАЙ МОРОЗОВ: ЖИЗНЬ УЧИТ НЕ РАДОВАТЬСЯ РАНЬШЕ ВРЕМЕНИ
- 13 ЗУЛЬФИЯ ЗАБИРОВА: НАЦЕЛЕНА НА ПОБЕДЫ
- 14 СЕРГЕЙ КОВПАНЕЦ: ВЫСОКОГОРНЫЕ СЕКУНДЫ РОССИЯН
- 16 ПЕРВАЯ ГОНКА СЕЗОНА
- 20 ЗНАКОМЫЙ НЕЗНАКОМЫЙ ВЕЛОСПОРТ
- 26 ЧЕМПИОНАТ РОССИИ В ТЕМПЕ «ЛОКОМОТИВА»
- 32 «ОСКАР» В ВЕЛОСИПЕДНОЙ ИНДУСТРИИ, В КАТЕГОРИИ ВМХ
- 36 В КАДРЕ — СПОРТ
- 42 ВЕЛОСИПЕД В ВЕЧНОМ ГОРОДЕ
- 48 КОПЕЙСК. ХАЙРУЛЛИНА И ТАТАРИНОВ — ЛУЧШИЕ ГОНЩИКИ
- 50 ТОЛЬКО СНЕГ И ВЕТЕР... ДА ГОРИЛКА
- 54 С ВЕТЕРКОМ ЗА КОРДОН
- 60 ФЭТБАЙК — СТРАННЫЙ ЗВЕРЬ НА ТОЛСТЫХ ЛАПАХ
- 66 CANYON 2013 МТВ: БОЛЬШЕ КАРБОНА, КРУПНЕЕ КОЛЕСА
- 70 ИЗМЕРИТЕЛЬ МОЩНОСТИ В ТЕОРИИ И НА ПРАКТИКЕ
- 76 ЧТО НАМ СТОИТ БАЙК ПОСТРОИТЬ
- 80 РЕМОНТ В ДОРОГЕ
- 84 ВЕЛОВИТРИНА
- 86 ЗИМНИЕ ТРЕНИРОВКИ
- 90 КТО ВО ЧТО ГОРАЗД
- 92 ЧЕМПИОНАТЫ МИРА НА ТРЕКЕ

ТЕХНОПАРК



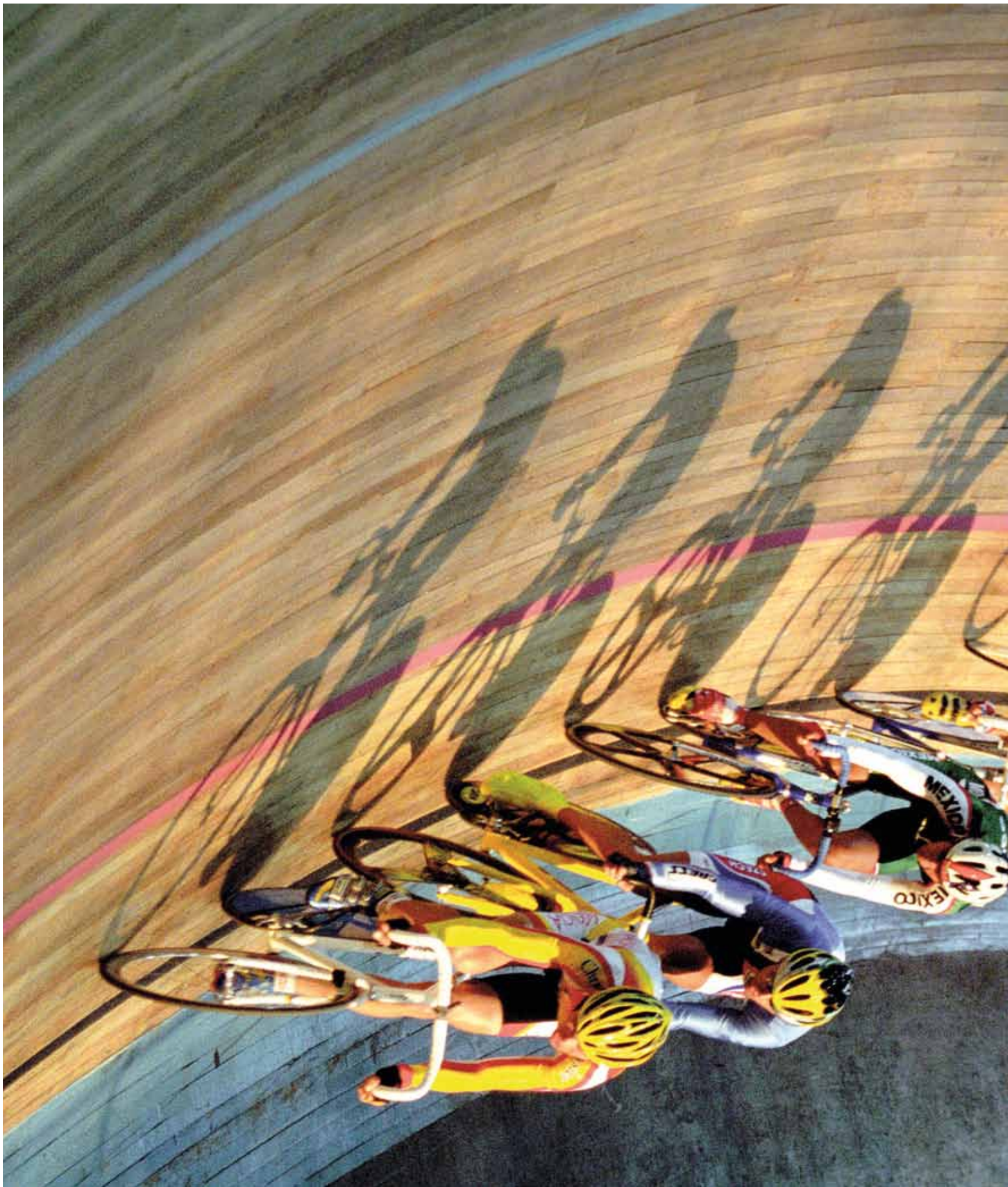
ОБЗОР

Пауэрметр

стр. 70

Издательский дом «РусВело» благодарит Попечительский совет ФВСР за поддержку и участие в развитии велосипедного спорта







Трек: необычный ракурс

Фото: **Сергея КИВРИНА**
и **Андрея ГОЛОВАНОВА**

«Катюша» — в континентальной лиге

В январе команда «Катюша» официально зарегистрирована Международным союзом велосипедистов в качестве профессиональной континентальной команды.

➤➤ Получив лицензию второго дивизиона, «Катюша» ждет окончательного решения Спортивного арбитражного суда в Лозанне о возвращении команде лицензии Мирового тура на 2013 год.



Лемонд готов возглавить UCI

Трехкратный победитель «Тур де Франс» 51-летний американец Грег Лемонд на Лондонской конференции антидопингового движения «Измени велоспорт сейчас» (Change Cycling Now) заявил, что готов взять на себя обязанности Пэта Маккуэйда и баллотироваться на пост президента UCI.

➤➤ «Действовать надо сейчас или никогда, — сказал Лемонд в интервью газете Le Monde. — После того, что произошло с Армстронгом, другого шанса я для себя не вижу. Если Пэт Маккуэйд действительно любит велоспорт, как он заявляет, он обязан уйти в отставку. Он должен был сказать: «Да, я совершил ошибку и сейчас ухожу со своего поста, чтобы освободить место для нового лидера UCI».

После того как Армстронга пожизненно дисквалифицировали, Лемонд остается единственным американцем, который выигрывал «Тур де Франс».

«Русвело» получила лицензию

Российская команда «Русвело» получила официальное подтверждение от Лицензионной комиссии Международного союза велосипедистов (UCI) о получении профессиональной континентальной лицензии. Таким образом, она примет участие в гонках первой и высшей категорий, а также сможет претендовать на специальные приглашения на гран-туры «Джиро д'Италия», «Тур де Франс» и «Вуэльта Испании».

➤➤ Свой второй профессиональный сезон «Русвело» начала с многодневки Etoile de Besseges (Франция), а одной из главных гонок года станет престижная многодневка «Джиро д'Трентино», которая стартует 16 апреля в Италии.

«Русвело» создана год назад в рамках Общероссийского проекта развития велоспорта на базе сборной России по велотреку. Главная задача команды — подготовка сильнейших российских трековых гонщиков.

На счету мужской команды в дебютном сезоне 10 побед, она состоит исключительно из российских спортсменов. В ее составе: Игорь Боев, Артур Ершов, Николай Журкин, Ильнур Закарин, Роман Майкин, Валерий Кайков, Евгений Ковалёв, Иван Ковалёв, Павел Кочетков, Леонид Краснов, Сергей Климов, Виктор Манаков, Александр Миронов, Артём Овечкин, Александр Рыбаков, Иван Савицкий, Александр Серов, Геннадий Татаринов, Сергей Помощников, Сергей Фирсанов, Андрей Соломенников.

Официальное разрешение на выступление в сезоне-2013 получила и женская

команда «Русвело». В первом релизе рейтинга 2013 года «Русвело» за счет очков, набранных гонщицами в прошлом сезоне, находится на седьмом месте среди 33 команд. Этот результат гарантирует россиянкам участие во всех ведущих гонках.

В составе единственной российской женской профессиональной команды 12 гонщиц. Лидер команды, как и в прошлом сезоне, — двукратный призер Олимпийских игр Ольга Забелинская. Компанию ей составят Юлия Блиндюк, Елена Бочарова, Алина Бондаренко, Александра Бурченкова, Ксения Добрынина, Оксана Козончук, Елена Кучинская, Мария Мишина, Лариса Панкова, Айжан Жапарова (все — Россия), а также единственный легионер, чемпионка мира 2007 года в гонке с раздельным стартом Ханка Купфернагель (Германия). Главному спортивному директору команды швейцарцу Феличе Путтини будут помогать Михаил Ростовцев, Александр Ефимкин и олимпийская чемпионка Зульфия Забирова.

(Интервью Н. Морозова и З. Забировой читайте на с. 12–13.)



Екатерина Гниденко — в тройке сильнейших

Тульское отделение Федерации спортивных журналистов России определило десятку лучших спортсменов региона по итогам 2012 года.

➤➤ В тройку лидеров вошли серебряный призер летних Олимпийских игр гимнастка Ксения Афанасьева, бронзовый медалист летних Паралимпийских игр дзюдоист Владимир Федин и вице-чемпионка мира по велоспорту на треке Екатерина Гниденко.

Кроме них, в десятку включены Анастасия Чулкова, Оксана Козончук и Елена Брежнева (велоспорт), Александр Гетманский (международные шашки), Александр Шамрай (кик-боксинг), Екатерина Реньжина (легкая атлетика), и Александр Кутын (футбол).

В столице появятся парковки на две тысячи велосипедов

» Мэр Москвы Сергей Собянин поручил до 1 апреля найти места для создания в Москве парковок на 2 тысячи велосипедов, сообщил во вторник в рамках II Московского урбанистического форума «Мегаполис в масштабе человека» заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. Как сообщает РИА «Новости», в ходе сессии «Мастер-план — новая пространственная политика» он уточнил: «Каждый месяц мы прорабатываем новые велосипедные маршруты».

Велодвижение: намечены векторы развития

» В Москве образован Общественный совет по развитию велодвижения. Такое решение принято на заседании представителей велосипедной общественности. Его участники дали оценку текущей ситуации развития велотранспорта в столице и утвердили положение о Совете, его состав, график собраний и режим отчетности.

За минувшие два года правительство Москвы предприняло ряд мер, направленных на развитие велотранспортной среды в городе. Однако эффективность предпринимаемых сторонами действий не может считаться удовлетворительной. Участники дискуссии отмечали, что сложившаяся ситуация требует объединения усилий общественных организаций. На заседании намечены основные векторы развития на ближайший период.



Аристократ велоспорта

В Орле прошла презентация книги «Денис Меньшов — аристократ велоспорта».

» Ее автор — председатель Федерации велоспорта Орловской области доктор исторических наук Егор Щекотихин. В книге рассказывается об уроженце Орла Денисе Меньшове, лучшем велогонщике России последних лет.

В книгу вошли беседы с близкими Денису людьми, фотографии из семейного архива и интервью, которые спортсмен давал в разные годы.

Напомним: в 2005 и 2007 годах Денис Меньшов выигрывал престижную многодневную велогонку «Вуэльта», а в 2009 году первенствовал на «Джиро д'Италия».



«Тур де Франс» стартует в Йоркшире

Старт одной из самых известных веломногодневок «Тур де Франс» впервые в истории примет графство Йоркшир.

» Как отмечают местные эксперты, многообразие природы и холмистый ландшафт севера Англии позволят сделать этот этап не только зрелищным для болельщиков, но и интересным со спортивной точки зрения. Часть маршрута будет пролегать через Лондон.

«Тур де Франс» проводится уже более 100 лет. Помимо Франции, веломногодневку принимали Бельгия, Люксембург, Монако, Германия, Голландия, Швейцария, Испания и Ирландия. При этом за всю историю гонки она лишь однажды проходила в Соединенном Королевстве — в Лондоне в 2007 году.

Победителем «Тур де Франс-2012» стал британец Брэдли Уиггинс.

По материалам сайта cyclingnews.com



Армстронг признался в употреблении допинга

Американский велогонщик Лэнс Армстронг в большом интервью на ток-шоу Опри Уинфри признался в том, что употреблял запрещенные препараты для улучшения спортивных результатов.

» Армстронг признал факт употребления допинга и извинился перед работниками своего благотворительного фонда Livestrong. Лэнс, лишенный всех спортивных титулов за употребление допинга, назван по версии журнала Sports Illustrated «антиспорсменом года».

Как известно, Армстронг официально лишен большей части своих титулов за употребление запрещенных препаратов. В то же время Министерство юстиции США изучает возможность начала нового судебного процесса против Лэнса. Это связано с тем, что команду Армстронга спонсировала почтовая служба США (U. S. Postal Service). Учитывая то, что спортсмена уличили в употреблении допинга, ему могут предъявить обвинение в мошенничестве. Почтовая служба США вложила в команду 30 миллионов долларов.

«Катюша» — за честный велоспорт

Российская велосипедная команда «Катюша» намерена вступить в ассоциацию «Движение за честный велоспорт».

» Об этом сообщил официальный представитель команды Вячеслав Екимов. Пока команда вошла в ассоциацию на правах временного члена. Вопрос о принятии «Катюши» должна решить генеральная ассамблея ассоциации.

«Движение за честный велоспорт» возникло в 2007 году, оно объединяет 34 команды.

cardo BK-1™

Get Connected

Общайтесь с друзьями, разговаривайте по телефону,
слушайте музыку и информацию от вашего GPS
не теряя контроль над велосипедом!

- Конференц-связь между 3 велосипедистами на расстоянии до 500 метров
- Подключение к мобильным телефонам, GPS-навигаторам, трансляция MP3
- Легкая, аэродинамичная форма
- Пыле- влаго- защищенная (IP67)



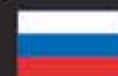
Cardo Systems, Inc.
www.cardosystems.com



Bluetooth®

NORmark®

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ОПТОВЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР



www.normark.ru



www.normark.by



www.normark.kz



1–3 марта 2013
Крокус Экспо, Москва

9-я Международная Специализированная Выставка-Шоу

ВЕЛО ПАРК 2013

организатор

rte
exhibitions

тел.: +7 (495) 921 4407 | e-mail: velo@rte-expo.ru

Официальный
радио партнер



Информационные спонсоры

VELOMANIA.RU

Cyclepedia



Let's bike it!
проект по развитию
водолюбия
в России



IN OUT



ЧЕМПИОНАТ.COM

bike4u.ru
Любительский велоспорт

Спортовары
ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЖУРНАЛ

Provelo

WEEKEND.RU

www.velo-park.ru

Ольга Слюсарева родила сына

Знаменитая шоссейная и трековая гонщица стала мамой!

»» Своего малыша Ольга и ее супруг Константин Пономарев назвали Богданом. Это третий сын олимпийской чемпионки, шестикратной чемпионки мира и пятикратной чемпионки Европы. Старший, Сергей, родился в 1997 году, успешно выступает на всероссийских и международных соревнованиях по велосипедному спорту. Средний, Егор, появился на свет в 2009 году.

Ольга окончила Тульский государственный педагогический университет имени Л. Н. Толстого и Орловскую региональную академию государственной службы. Кавалер медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени и ордена Дружбы. Почетная гражданка Тулы. В минувшем году возглавила Комитет по спорту и молодежной политике Тульской области.

Редакция журнала Provelo присоединяется к многочисленным поздравлениям и желает Ольге Анатольевне доброго здоровья и новых достижений в развитии спорта, в том числе, безусловно, велосипедного.

«Старт» набирает обороты

В Мордовии широкую популярность обрел BMX. В том, что он стал здесь базовым видом велосипедного спорта, очевидная заслуга республиканского правительства. И, безусловно, Федерации велосипедного спорта России.

»» За годы моей работы в велоспорте уже четырежды менялось руководство ФВСР. Хочу сказать, что новая команда — это очевидный прорыв в менеджменте велоспорта. Ее выгодно отличает системный подход в работе. Специалисты стремятся бороться не с последствиями, а с причинами возникновения проблем. Собственно, мне и за примерами-то не надо, как говорится, далеко ходить. Взять ту же целевую программу «Старт». Ее реализация стала основой технического обеспечения тренировочного процесса. Конечно, эти шаги ФВСР видит и высоко оценивает наше профильное министерство. Но, не скрою, приятнее всего наблюдать, как радуются мальчишки и девчонки, когда им вручаются новенькие велосипеды и экипировка. Убежден, в этом со мной согласятся руководители и других региональных федераций.

Виталий БОЯРОВ,
директор СДЮСШОР по велоспорту BMX,
Саранск

Велосипед с GPS напрокат

В Копенгагене появится возможность взять в аренду велосипед со встроенной навигационной системой.

»» Небольшой планшетный компьютер будет располагаться на руле велосипеда. Он сможет проложить маршрут, а также предоставить всю необходимую информацию об окрестностях. В Копенгагене более 400 километров велосипедных дорожек.



Лучше гор могут быть только горы

В межсезонье гонщики профессиональной команды «Катюша» совершили восхождение на одну из вершин Альп в Австрии. Следуя примеру профессионалов, учащиеся копейской СДЮСШОР № 2 поднялись на одну из вершин Южного Урала — Двуглавую сопку.

Гора находится под городом Златоустом, в заповеднике Таганай. Ее высота — около 1 200 метров над уровнем моря. К вершине пробились более четырех часов буквально по пояс в снегу, иногда даже ползком. Но затея стоила того: когда ребята оказались на вершине горы, их взору открылась неповторимая панорама зимней уральской природы. Домой ребята возвратились с хорошим настроением и желанием в новом сезоне покорить новые высоты в велоспорте.

Игорь ИВАШИН,
председатель Федерации велосипедного
спорта Челябинской области

Team Type 1-Sanofi ждут изменения

Американская велосипедная команда Team Type 1-Sanofi объявила, что подвергнется реструктуризации в 2013 году в соответствии с пожеланиями нового спонсора Novo Nordisk.

»» Об этом сообщил владелец команды Фил Соутерленд. Он заявил о намерении внести посильный вклад в улучшение репутации велоспорта, ставшее необходимым в связи с «делом Армстронга». «Мы будем первой велосипедной командой, выступающей по всему миру, в которую входят гонщики, страдающие сахарным диабетом. Надеюсь, мы сможем восстановить репутацию велоспорта. Этот вид спорта жив и будет жить. Инсулин был создан в 1921 году. К 100-летию препарата, который и меня держит в живых, было бы удивительным не расширить возможности диабетиков за счет предоставления им шанса выступать на супермногодневках, в том числе «Тур де Франс», — заявил Соутерленд журналистам.



ЖИЗНЬ УЧИТ НЕ РАДОВАТЬСЯ РАНЬШЕ ВРЕМЕНИ

Заслуженный тренер СССР и РСФСР по велоспорту
Николай Морозов прокомментировал ситуацию с получением
«РусVELO» проконтинентальной лицензии.

PV: Николай Григорьевич, 9 января «РусVELO» получила профессиональную континентальную лицензию UCI. Настроение в команде улучшилось?

— С лицензией сейчас все нормально, нас поздравляют. Но жизнь учит не радоваться раньше времени. Пока судьба «Катюши» не определена, нельзя ни в чем быть уверенным. Ситуация может повернуться самым неожиданным образом. В Мировом и в проконтинентальном туре не так уж и много мест. А учитывая то, как ведет себя UCI, надо быть готовым ко всему. Как UCI поступила с «Катюшей» — просто нет слов. Миллионы вкладываются в команду! А UCI «отстегивает» из Мирового тура команду, в составе которой выступает гонщик номер один! Едва ли нужно говорить, что сложившаяся ситуация — это удар по престижу команды. Безусловно, она не лучшим образом сказывается на настроении гонщиков.

PV: Не ожидаются ли переходы гонщиков из «Катюши» в «РусVELO»?

— Честно говоря, это было мое изначальное желание — построить работу в «РусVELO» так, чтобы не мы искали варианты трудоустройства, а к нам бы шли из других команд. Все хотят, чтобы большинство составляли наши спортсмены, значит, нужно растить своих. Собственно, для этого и создавалась команда «РусVELO». С ходу создать классную вело-группу нельзя, это дело 3–5 лет. «Катюшу» «сделали» в течение 6 месяцев, но это был настоящий подвиг! Нам в «РусVELO» надо планомерно создавать команду. Сейчас ситуация складывается в нашу пользу. Что будет дальше? Поживем — увидим.

PV: Ваши воспитанники Антон Воробьев, Сергей Чернецкий и Вячеслав Кузнецов в межсезонье перешли в «Катюшу». Безусловно, попадание в высший дивизион мирового велоспорта — шаг вперед. Но лицензии у команды нет, календаря, соответственно, — тоже. А ведь график выступлений очень важен для молодых гонщиков.

— Календарь нужен для всех, и для нас — тоже. Потому что он — двигатель процесса подготовки спортсменов, будущих звезд. Что касается молодых, то календарь под них нужно подбирать разумно, исходя из того, какого гонщика вы хотите видеть в итоге. Взять того же Воробьева. Перед ним стоит ряд задач. Первая, лежащая на поверхности, — сбросить вес. При этом он не должен терять мощность, чтобы через два года ездить большие туры. Антон должен заматереть. Может быть, он достигнет нужного уровня и через год, потому что этот гонщик очень способный.

PV: Пока у «Катюши» нет лицензии, не стоит ли вашим воспитанникам рассмотреть варианты трудоустройства в других велогруппах?

— Нет, конечно! Если они сейчас начнут разбегаться, кому знамя-то нести?! Им надо расти, а «Катюша» нигде не исчезнет, это всё временные трудности. Уверен, что сейчас всем российским гонщикам надо

быть в «Катюше» и держаться вместе. Не советую им никуда уходить.

PV: В «РусVELO» определились с календарем?

— У нас календарь уже сверстан, есть подтверждение на 57 стартов.

PV: Майскую велогонку «Пять колец Москвы» поедете?

— Туда нацеливаю трековую группу — Ершова, Кайкова, братьев Ковалёвых. Под них сверстали специальную программу вплоть до августа. И в ней есть «Пять колец Москвы». Но вопрос участия наших трековиков в московской многодневке еще не согласован с их непосредственным тренером Хайко Зальцвеллем. А вообще, «Пять колец» нам надо выигрывать, это же наша гонка! Генеральный менеджер «РусVELO» Ренат Хамидулин нам такую задачу и поставил.

*Спортивный обозреватель РСН
Вячеслав ЦЫБА — специально для
Provelo*

НАЦЕЛЕННЫ НА ПОБЕДЫ



Сформирован состав женской команды «РусVELO» на сезон-2013. Это событие комментирует спортивный директор команды Зульфия Забирова.

PV: После того как Ольга Забелинская завоевала две бронзовые медали на Олимпиаде в Лондоне, она сказала, что если «РусVELO» останется, то она будет выступать только за эту команду. Как проходили переговоры с Ольгой?

— Никаких проблем, Ольга в команде — у нее контракт. Насколько знаю, она собирается открывать сезон в апреле. По ее словам, она выступит на чемпионате России.

PV: В «РусVELO» перешли Юлия Блиндюк и Айжан Жапарова — золотая и бронзовая медалистки чемпионата России-2012 в Воронеже. А с серебряным призером той гонки Анной Потокиной договориться не удалось?

— В ноябре и декабре Аня приезжала на сборы команды России. Тренировались вместе, как единое целое. Разумеется, мы говорили ей о «РусVELO». Но, увы, было уже поздно: она подписала

контракт с испанцами. Откровенно говоря, к тому времени и «РусVELO» была полностью укомплектована. Но на будущее мы имеем ее в виду. Надо обязательно вести переговоры.

На зимних сборах в Кисловодске с нами тренировалась и Татьяна Антошина, выступающая за итальянскую команду. Разницы между гонщицами «РусVELO» и теми девочками, которые гоняются за иностранные команды, абсолютно не чувствовалось. Что касается Айжан Жапаровой, то сейчас она в Санкт-Петербурге на отборочных соревнованиях на треке. Она — шоссейница, темповичка, но смотришь на нее и думаешь: Айжан вышла с трека, я бы сказала, конституция ее тела «трековая». Вижу, что в ней скрыты скоростные качества, над которыми, правда, надо поработать. Так что решили попробовать ее на треке. Айжан — девочка очень хорошая, трудолюбивая. Прежде видела ее только в отрывах на чемпионате России. Когда же начали тренироваться на ноябрьских сборах, я сразу обратила внимание на ее спортивный характер. Айжан никогда не жалуется на нагрузки, у нее очень сильный характер. Настоящий боец!

PV: Кого еще из новичков «РусVELO» вы бы отметили?

— Каждую. Потому что у каждой — свой конек. Взять ту же Панкову, чемпионку Европы в групповой гонке. Лариса — гонщица классического характера, очень здорово, что она у нас в «РусVELO». Качественно наши девочки — это крепкая и перспективная команда, в которой есть темповики и те, кто способен проявить себя в отрывах. Так что с марафонцами в «РусVELO» полный порядок. Из раздельщиц отмечу Александру Бурченкову, обладающую большим потенциалом, необходимым в индивидуальной гонке. При этом четыре девочки имеют еще и замечательные скоростные качества. Это Айжан Жапарова, Алина Бондаренко, Мария Мишина и Оксана Козончук. Их мы решили «пропустить» через трек, и сейчас они в Санкт-Петербурге на отборочных соревнованиях. Не приехала пока в «РусVELO» Ольга Забелинская. И нет пока немецкой гонщицы Ханки Купфернагель, она немного приболела.

PV: Александра Бурченкова перешла в «РусVELO» из итальянской команды?

— Да, в прошлом сезоне она гонялась за токсанскую команду Michela Fanini. Итальянцы, кстати, ее не отпускали. Как только Саше поступило предложение от «РусVELO», она сразу согласилась.

PV: Немка Ханка Купфернагель создает в «РусVELO» серьезную конкуренцию?

— Это опытная гонщица, она нужна команде, у нее хороший рейтинг. Ханка умеет ездить классические гонки и, что немаловажно, очень близка нам по духу. Знает русский язык, всегда дружелюбна. Передаёт опыт молодым. С ней легко везде: и в гонках, и на тренировках, и в неформальном общении.

PV: Пресс-релиз «РусVELO» утверждает, что главным спортивным директором женской команды станет швейцарец Феличе Путтини. Контракт с ним подписан?

— Мне бы хотелось, чтобы он работал с нами. Во-первых, Путтини — очень опытный, сильный гонщик, выступавший за известные клубы. Во-вторых, у него огромный опыт работы в женских командах, которые блестяще проявили себя на соревнованиях. Насколько мне известно, пока с Путтини ничего еще не подписано. В ближайшее время должна состояться его встреча с представителями «РусVELO». Мы с ним должны согласовать план гонок, решить, в каких гонках он ведет команду, какие гонки ведут я, на каких сборах я работаю, на каких сборах — он.

PV: Календарь женской команды «РусVELO» сформирован?

— Да. В конце февраля стартует весенний блок — это Бельгия и Голландия. Затем — короткие многодневки. После — чемпионат России, один из главных стартов, по его результатам состоится отбор на чемпионат мира. Мы поедем «Джиро д'Италия». В Италии же состоится Кубок мира, где примем участие в «Туре Фьяндре» — знаменитой бельгийской гонке, которая проводится и среди мужчин, и среди женщин. В мае — гонка в Чехии. Ну, а главные старты — это чемпионат Европы среди молодежи, отборочный чемпионат России и чемпионат мира. Нацеливаемся одержать как можно больше побед.

Спортивный обозреватель РСН
Вячеслав ЦЫБА — специально для Provelo



ВЫСОКОГОРНЫЕ СЕКУНДЫ РОССИЯН

Главный тренер сборной России по велоспорту на треке Сергей Ковпанец подвел итоги выступления команды на третьем этапе Кубка мира в мексиканском Агуаскальентесе.

PV: Этап начался с победы россиян в мужской командной гонке преследования. Расскажите, как формировался состав четверки.

— В командном преследовании у мужчин выступали два олимпийца — Евгений Ковалёв и Александр Серов и два спортсмена-андера — Иван Савицкий и Николай Журкин. Это наш ближайший резерв. Артур Ершов не ехал преследование, потому что был заявлен на мексиканском этапе в омниуме и мэдисоне. Планировалось, что в преследовании выступит Иван Ковалёв. Но из-за того, что он неважно себя чувствовал, вместо него заявили Николая Журкина. Несмотря на экспериментальный состав, команда показала достойные секунды. Правда, и трек на высокогорье в Агуаскальентесе очень скоростной, поэтому мы ждали высоких результатов. «Проба пера» прошла удачно: ребята дважды показали хороший результат (04:00.494 — в квалификации, 04:00.970 — в финале. — *Примеч. ред.*). Это, безусловно, признак мастерства.

PV: Артур Ершов на этапе Кубка мира в Мексике выиграл омниум. Это новая для него дисциплина?

— Мысли о том, чтобы Ершов выступал в омниуме, появились еще два года назад. Дело в том, что у него есть хорошее преследование, неплохой круг, он хорошо едет групповые гонки, скретч. Поэтому еще до Олимпиады в Лондоне хотели попробовать Артура в омниуме, но сложилось только сейчас. Как видим — удачно.

PV: Ершов хорошо смотрелся в программе многоборья: выиграл гонку на выбывание и преследование, стал вторым на «летучем» круге и гонке на время.

— Дело даже не в местах, а в секундах, которые он показал. Взять то же преследование, которое Артур выиграл с результатом 04:19.170. Ведь он так быстро раньше не ездил. Или 01:02.588 в километровой гонке на время — тоже его лучшие секунды. «Летучий» круг Артур из 14 секунд ни разу не выезжал, а тут в первом виде омниума показал 00:12.950. Понятно, что трек скоростной, высокогорный, но важно, что он задал планку. Естественно, кто-то скажет, что в Мексику не приехали сильнейшие спортсмены. Но победа есть победа. Если спортсмен выигрывает этап Кубка мира, это влияет на его психологиче-

ское состояние в следующих стартах. А соперники в омниуме ему достались непростые: китаец Ли Хао, который хоть и был дисквалифицирован, первый день омниума провел очень ярко, и чех Ондржей Рыбин, занявший в итоге третье место.

PV: Как в дальнейшем на спортсмена влияют хорошие результаты?

— Это, что называется, результаты на перспективу. Спортсмен устанавливает на высокогорье личный рекорд, а потом спускается на равнину и старается «добрать» до тех секунд, которые показал на скоростном треке. После высокогорья «пробивать» скорость легче, потому что в голове отложилось: «Я уже это делал».

PV: Денис Дмитриев, выигравший в Мексике индивидуальный спринт, перед этапом Кубка намеревался штурмовать рекорд, правда, не уточнил, какой именно. Рекорд состоялся?

— Да, Дмитриев установил рекорд России в гите на 200 м с хода — 00:09.714. Денис совершенствуется. Победы на чемпионате Европы и призовые места

на этапах Кубка мира позволяют ему развиваться, превращаться в классного разностороннего гонщика. Надеемся, он не остановится на этом пути. Важным этапом для него станет февральский чемпионат мира в Минске.

PV: В Мексике Денис был заявлен в трех дисциплинах — индивидуальном и командном спринте и кейрине, в котором он стал пятым. Как оцените этот результат?

— Нагрузка, конечно, возросла, все-таки три спринтерских упражнения — это нелегко. Но оно того стоит, ведь кейрин позволяет совершенствоваться. Все ведущие спринтеры выступают в кейрине. По сути, это спринт, только с большим количеством участников, скоростями выше, и во время гонки складываются различные ситуации. В целом мексиканский этап Кубка мира сложился для Дмитриева удачно. В командном спринте он выступал с Денисом Шуршиным и Андреем Кубеевым. Здесь мы тоже поэкспериментировали с составом: Дмитриева поставили на первую позицию, хотя обычно он едет второй круг, где показывает достойные секунды. В итоге ребята стали четвертыми, в квалификации установив рекорд России — 00:43.473. Так что в мужском командном спринте у нас тоже есть продвижение. Надеюсь, постепенно нам удастся приблизиться к тем секундам, которые показывают ведущие команды.

PV: В индивидуальном спринте, кроме Дмитриева, выступало много российских гонщиков — Валентин Савицкий, Денис Шуршин, Никита Шуршин, Илья Окунев, Андрей Русских. Кроме победителя, еще кого-то выделите?

— Сейчас с российскими спринтерами работает француз-

ский специалист Бен Венту. И мы дали ему возможность посмотреть весь кадровый ресурс, чтобы он именно в конкурентной среде мог выбрать тех спортсменов, с которыми пойдет на чемпионат мира. Единственное, немного разочаровывают девчонки в спринте.

PV: Прокомментируйте выступление наших девушек в командной гонке преследования.

— Эта дисциплина вызывает пока озабоченность. Команду отправили в Мексику за рейтинговыми очками, необходимыми для попадания на чемпионат мира. Они прилетели прямо под старт, проведя в воздухе целый день. Выступление рассматривалось как этап подготовки молодой команды. В женском преследовании были заявлены спортсменки 1991 года рождения — Ольга Стрельцова и Елена Личманова, а также Гульназ Бадыкова, 1994 года рождения, которая только-только перешла из юниоров. Сейчас мы нарабатываем состав, который будет выступать в дальнейшем. Тем более что после февральского чемпионата мира в велоспорте на треке произойдут очередные изменения — в женской командной гонке преследования будут выступать четыре человека и дистанция увеличится до 4 км. Поэтому надо иметь длинную скамейку, чтобы набрать достойную четверку.

PV: Гульназ Бадыкова в Мексике проехала гонку по очкам. Тоже старт на перспективу?

— Конечно. Кроме нее, в этой гонке ехала и Евгения Романюта. Когда есть возможность заявить спортсменку на старт, надо использовать этот шанс. Тем более что гонку по очкам ехали чемпионы мира. Бадыковой это выступление пойдет на пользу.

PV: Как оцените выступление Тамары Балаболиной в омниуме? На предыдущем этапе Кубка мира в Глазго она завоевала бронзу, на чемпионате Европы в Литве стала в омниуме четвертой. А сейчас — девятый результат.

— На чемпионате Европы конкуренция была послабее. А здесь, посмотрите, какие секунды показаны! Преследование проезжают 3:25! Сама Балаболина 3:37 не ездил никогда в жизни (результат Тамары в гонке преследования в омниуме — 03:37.930. — *Примеч. ред.*). А когда такое было, чтобы женщины в омниуме выезжали на круге из 14 секунд? Это же фантастические секунды! Обычно разборки на «летучем» круге происходят в пределах 14 секунд. А здесь сразу четыре гонщицы проезжают 13.7–13.8–13.9. (Балаболина на «летучем» круге в омниуме показала время 00:14.294. — *Примеч. ред.*). Для Тамары это возможность набраться опыта в конкурентной среде. Она ведь только четвертый раз выступает в омниуме на серьезном уровне.

PV: Серебряный призер чемпионата мира в кейрине Екатерина Гниденко на этот раз в групповом спринте стала девятой.

— Это не ее место, кейрин она ездит более успешно. В Мексике Екатерина пробились в 12 сильнейших через «заезд надежды» и стала девятой. Надо анализировать этот результат. А вообще в групповом спринте Гниденко чувствует себя достаточно уверенно. В кейрине же важен не только индивидуальный ход, но и тактика. Поэтому в этой дисциплине далеко не всегда выигрывает сильнейший спортсмен. Сколько в мире таких, кто хорошо ездит спринт и имеет лучшую двухсотку, а в кейрине допускает тактические ошибки и вы-

бывает из борьбы за высокие места. Здесь очень много тонкостей. Допустим, выбрать момент для атаки — вовремя не обогнал, группа выстроилась, и перед виражом уже не пройдешь соперника. Или объект для атаки. Важно найти в группе такого лидера, «мотор», с колеса которого ты будешь атаковать. Катя Гниденко очень правильно подбирает это колесо.

PV: Сергей Афанасьевич, перед этапом Кубка мира в Мексике вы отмечали, что хотите просмотреть в мэдисоне пару Артур Ершов — Леонид Краснов. Как оцените их выступление?

— Судя по протоколу, они очень активно провели гонку, отмечались почти на каждом финише. Единственное, ребята дважды прозевали соперников, которым удалось уехать на круг. С этим нужно разбираться и делать выводы. Завоевывать очки, отмечаясь на каждом финише, а потом «зевать» круги — неправильно. Мэдисон — это единственная гонка, в которой круг преимущества имеет приоритет перед количеством очков.

PV: На этапе Кубка мира в Мексике российская сборная имела шансы отобраться на чемпионат мира в некоторых дисциплинах. В каких видах программы удалось набрать необходимое количество рейтинговых очков?

— Мы отобрались на чемпионат мира в женской командной гонке преследования. На мировом первенстве в Минске девушки должны постараться показать результат. Пока очень уж хорошими возможностями в женском преследовании мы не обладаем. Но в десятку сильнейших нам попадать надо.

*Специально для Provelo —
спортивный обозреватель РСН
Вячеслав Цыба*

ПЕРВАЯ ГОНКА

С 3 по 5 января
на московском велотреке
в Крылатском прошла
традиционная
«Новогодняя гонка».

Изначально это мероприятие проводилось в конце декабря. Но многие команды не могли принять в нем участие, поскольку в предновогодний период они, как правило, находятся на тренировочных сборах. Решение организаторов — Федерации велосипедного спорта Москвы — сдвинуть сроки гонки на время зимних каникул оказалось удачным. Состязание выиграло с точки зрения представительности.

Повысился статус турнира: теперь в его рамках определяются чемпионы Москвы по велоспорту на треке (11 возрастных категорий). Большинство участников составили спортсмены «спартакиадного» возраста (15–17 лет), здесь внимание было приковано к старшим юношам и девушкам 1997–1998 годов рождения. Церемония награждения по итогам двухдневных баталий среди молодежи затянулась надолго из-за множества видов и категорий, и на подиум зачастую выходили одни и те же персоны, иногда просто меняясь местами. У юниоров доминировали представители команды «Юность Москвы» Сергей Горлов и Алексей Лысенко — в своих дисциплинах они неизменно занимали первое и второе места. Старшие юноши преподнесли зрителям более разнообразные сюжеты. За звание сильнейшего развернулся серьезный спор между Дмитрием Цибизовым («Юность Москвы») и Алексеем Носовым (УОР № 2 — «Динамо»).

В категории «младшие юноши» верховодил еще один спортсмен из «Юности Москвы» — в результате уверенных побед Павел Ростов неоднократно поднимался на высшую ступень пьедестала.

Среди юниорок отличилась Полина Чигрина, а у старших девушек достойно смотрелась Евгения Гончарова, обе являются воспитанницами МГФСО.

Один день был отдан на откуп немногочисленным любителям трекового велосипеда в категориях «мастерс». В омниуме соревнования проводились по четырем возрастам, а в гонке с выбыванием участников объединили в единую группу ввиду их малого количества.

В омниуме в категории «19–29 лет» победу в упорной борьбе при равном количестве очков одержал Владислав Пимкин (СДЮСШОР «Нагорная»), второе место занял Андрей Рябинин. У спортсменов старше 30 лет не нашлось равных Олегу Чурсину из МГФСО. В возрастной группе «40–49 лет» безоговорочно (четыре первых места!) лидировал Роман Воронцов. Чтобы определить лучшего среди тех, кому за 50, потребовалось подсчитывать дополнительные показатели, так как двое участников, Константин Бронников и Андрей Трубаров, представляющие команду «Юность Москвы», набрали одинаковое количество очков. За счет более успешного выступления в гите на 500 м золото взял Бронников.

Гонку с выбыванием благодаря отличным тактическим действиям выиграл Олег Чурсин, Роману Воронцову досталось второе место, Кириллу Ермакову — третье (все трое из команды МГФСО).

Подробные результаты — на сайте www.provelomag.ru.

Текст и фото: Владимир ГРИШЕЧКО

СЕЗОНА





Константин Бронников — победитель омниума
в категории «50+»



Победителя спринта среди юношей Дмитрия Цибизова (на фото слева) определил фотофиниш



Квалификационный заезд у спринтеров. Разгон на «летучем круге»



Велоспорту все возрасты покорны



Сергей Горлов — победитель в категории «юниоры» во всех спринтерских видах



Восходящая звезда из Тулы в категории «юноши» — Михаил Ростовцев

ЗНАКОМЫЙ НЕЗНАКОМЫЙ ВЕЛОСПОРТ

На Олимпийских играх-2012 в Лондоне были разыграны 18 комплектов наград в велоспорте, из них 10 — в трековых дисциплинах, а именно: в спринте, командном спринте, кейрине, командной гонке преследования и омниуме среди мужчин и среди женщин. Итак, знакомьтесь: трек и всё, что с ним связано.

Текст: Елена НЕМЧЕНКО
Фото: Влад БОГОМОЛОВ

Велоспорт относится к немногим видам, трансляции которых притягивают не только знатоков, но и тех, кто, мало разбираясь в правилах, просто для удовольствия погружается в мир скорости. Шоссейные гонки привлекают прежде всего неповторимостью сценария, нередко драматического, и разнообразием декораций. Это вам не скучный бассейн или беговая дорожка. Каждая гонка, будь она однодневной или многодневной, — стремительное путешествие из тесных городских улиц к бескрайним полям, от умиротворенных равнин к крутым непредсказуемым горным дорогам. А капризная погода способна даже знакомые пейзажи сделать неузнаваемыми. Вот только вся красота трасс больше важна для зрителей, так как для самих гонщиков дистанция — это в первую очередь всепоглощающая изнурительная работа. Чем лучше понимаешь ее суть, тем осмысленнее становится сценарий велогонки. Стоит вникнуть в правила режиссуры и распределение ролей, как передвижение пестрой толпы на велосипедах на фоне природы превращается в увлекательную тактическую игру.

Тактика — ключевое слово в велоспорте. Соревнования являются вызовом возможностям человека, поэтому здесь нет места мелочам. Каждый элемент оборудования велосипеда, каждая деталь экипировки, каждое движение гонщика имеют значение и приближают к победе или, наоборот, отдаляют от нее. Действия спортсмена по отношению к соперникам и членам своей команды продумываются и проговариваются тысячи раз. Обычных любителей велоспорта гонки на треке завораживают лишь стремительностью и очной борьбой, в то время как действие, разворачивающееся на велополотне, по тактической сложности часто сродни шахматам, только на сумасшедшей скорости. Редакции Provelo хотелось бы, чтобы поклонники велосипеда попытались вникнуть в тонкости игры. Этому посвящена новая рубрика «Знакомый незнакомый велоспорт». Ее задача — рассказать не столько о правилах каждой из трековых и шоссейных дисциплин, сколько познакомить с тактикой гонок, краткой историей появления на свет и самыми яркими представителями.



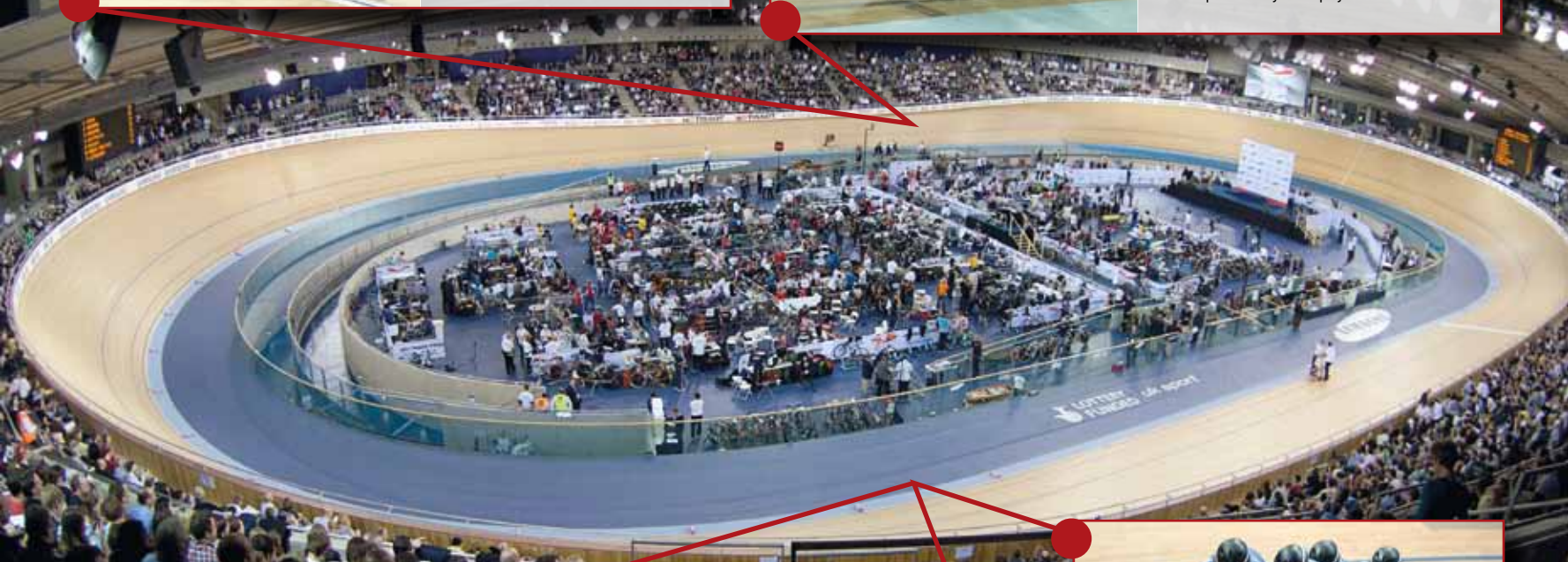
СПРИНТ

В индивидуальном спринте гонщики едут 2–3 круга, в зависимости от длины трека, но борьба разгорается на последнем. Стартовав одновременно, соперники стараются занять наилучшую позицию для финишной атаки. Ключ к успеху — тактика и скоростные качества.



КОМАНДНЫЙ СПРИНТ

Дистанция для мужских команд, состоящих из трех гонщиков, включает три круга; для женских, состоящих из двух гонщиц, — два круга. Команды стартуют на двух противоположных прямых трека. Каждый участник лидирует один круг, после чего его сменяет напарник. Время команды определяется, когда последний ее представитель пересекает финишную черту.



КЕЙРИН

В кейрине одновременно стартуют от шести до девяти гонщиков на дистанции 2 км. Спортсмены едут несколько кругов за дерни (мотоциклом или скутером), который разгоняет их до скорости 40–45 километров в час. За 600–700 м до финиша дернист уходит с полотна, и между противниками разворачивается борьба. Побеждает тот, кто первым пересечет финишную черту.



ОМНИУМ

Омниум — велосипедное многоборье. Это тест всех способностей гонщика: чем спортсмен разностороннее, тем лучше. Омниум включает шесть видов соревнований и проводится в течение нескольких дней. Дисциплины омниума: 1) круг с хода; 2) гонка по очкам; 3) гонка с выбыванием; 4) индивидуальное преследование; 5) скретч; 6) гит с места: 1 км — мужчины, 500 м — женщины.



КОМАНДНАЯ ГОНКА ПРЕСЛЕДОВАНИЯ

Мужские команды, состоящие из четырех гонщиков, соревнуются на дистанции 4 км; женские, состоящие из трех гонщиц, — на дистанции 3 км. Две команды стартуют на противоположных сторонах трека. Задача — показать лучшее время прохождения дистанции. Общее время фиксируется в тот момент, когда переднее колесо велосипеда третьего из участников команды (в женской команде — второй участницы) пересечет финишную черту.

После чемпионата мира 2013 года в Минске вступят в силу новые правила: в командной гонке преследования будут участвовать женские команды из четырех гонщиц на дистанции 4 км.



ВЕЛОСИПЕД

Трековый велосипед сконструирован по принципу «ничего лишнего» — никаких деталей, увеличивающих вес и ухудшающих аэродинамические свойства. Он предназначен исключительно для гонок на велотреке.



РУЛЬ

Руль, как и другие компоненты трекового велосипеда, призван, помимо управления, снижать аэродинамическое сопротивление. В гонках используют несколько видов рулей: спринтерский, выдвинутый вперед, широкий, с глубоким плавным изгибом; руль для темповых видов, напоминающий обычный шоссейный. Кроме того, в индивидуальных и командных гонках преследования на руль устанавливается насадка под локоть («лежак»), которая может быть также с «рогами» — для разгона на старте. Она снижает управляемость велосипедом, но помогает улучшить результат. В групповых заездах подобные устройства запрещены.



КОЛЕСА

Они являются одной из главных отличительных особенностей трекового велосипеда. Вместо привычных спиц мы видим лопасти или сплошную карбоновую поверхность (диски). Дисковые колеса по сравнению с обычными обладают меньшим аэродинамическим сопротивлением. Они позволяют существенно увеличить скорость. Для фиксации трековых колес применяются не эксцентриковые зажимы, а гайки, благодаря чему крепление становится более надежным.



ОДНОТРУБКИ

Покрышки на трековых велосипедах отсутствуют. Вместо системы «покрышка — камера» используются так называемые однотрубки — камеры из особой плотной резины, которые крепятся к ободу специальным клеем. Они различаются по виду протектора, сечению трубок, весу и качеству ткани. В зависимости от покрытия трека и вида гонки выбирается нужная. Например, на деревянных треках применяются более жесткие хлопчатобумажные однотрубки, на цементных с негладким покрытием — эластичные шелковые. Протекторы могут быть как гладкими, так и профилированными.



РАМА

Трековые рамы — одни из самых прочных. Для снижения сопротивления воздуха их делают максимально аэродинамичными. Необходимая жесткость конструкции достигается за счет изменения геометрии рамы по сравнению с шоссейными велосипедами.



СЕДЛО

Седло для гонок на треке ничем не отличается от шоссейного.



ПЕДАЛИ

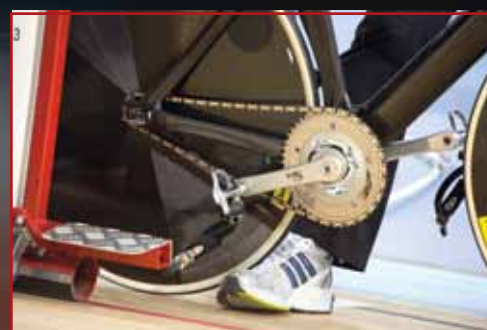
Помимо контактных педалей, в спринтерских видах на трековых велосипедах используются еще и педали с туклипсами, которые закрепляют велотуфли специальными ремешками. Из-за этого нельзя освободиться от крепления простым поворотом стопы.



ЭКИПИРОВКА

Велоформа служит гонщику «второй кожей». Она сшита из плотно прилегающих материалов, таких как лайкра, и призвана минимизировать сопротивление воздуха, не ограничивая движений спортсмена. Велоформа разрабатывается с учетом анатомических особенностей отдельно для мужчин и женщин.

Легкий обтекаемый шлем сконструирован таким образом, чтобы потоки воздуха проходили над ним, улучшая аэродинамику спортсмена. Назначение шлема в гонках на предельных скоростях очевидно без дополнительных комментариев.



ПЕРЕДАЧИ И ТОРМОЗА

Трековый велосипед имеет всего одну фиксированную («глухую») передачу. Каждый спортсмен перед гонкой подбирает переднюю и заднюю звёзды, которые в данных соревнованиях наиболее соответствуют его физической форме и тактике.

Поскольку тормоза на трековом велосипеде отсутствуют, остановить его мгновенно невозможно. Поэтому после финиша спортсмены продолжают ехать по инерции, постепенно замедляя ход ногами.

ВСЕ КРАСКИ ТРЕКА

Продольная разметка



«ЛАЗУРНЫЙ БЕРЕГ»

Полоса голубого цвета, называемая «лазурным берегом», нанесена по внутренней кромке трека. Гонщики не могут находиться на этой линии, за исключением тех, кто поднимается на полотно трека.

ЧЕРНАЯ ИЗМЕРИТЕЛЬНАЯ ЛИНИЯ

Черная линия, называемая измерительной, нанесена на расстоянии 20 см от внутренней бровки полотна трека. Именно по ней проводится измерение длины полотна.

КРАСНАЯ СПРИНТЕРСКАЯ ЛИНИЯ

Красная линия, называемая спринтерской, проходит на расстоянии 90 см от внутренней бровки полотна трека. Гонщика, едущего внутри спринтерского коридора, можно обогнать только выше этой линии.

ГОЛУБАЯ СТАЙЕРСКАЯ ЛИНИЯ

Голубая линия, называемая стайерской, наносится на полотно на расстоянии одной трети ширины полотна или 2,5 м от внутренней бровки трека.

ГЕОМЕТРИЯ

Длина трека должна варьироваться в пределах от 133 до 500 метров. Она выбирается таким образом, чтобы дистанция в 1 км достигалась при прохождении целого количества кругов или полукругов. Длина трека в Лондоне — 250 м, ширина — 7 м. Длина трека в Крылатском — 333 м, ширина — 10 м.

Наклон трека (от 12 градусов на прямой до 42 градусов на виражах) рассчитан на достижение максимальной скорости. Угол выхода из виража круче, чем угол входа, что придает гонщику дополнительный импульс на прямой.

Перпендикулярная разметка



ЛИНИИ ГОНКИ ПРЕСЛЕДОВАНИЯ

Две красные линии наносятся на каждой половине полотна трека точно напротив друг друга в середине каждой прямой. Они являются финишными в гонках преследования.



ЛИНИЯ «200 МЕТРОВ»

Белая линия отмечает 200 м до финишной черты. В соревнованиях по спринту засечка времени берется от этой отметки.



ФИНИШНАЯ ЛИНИЯ

Финишная линия представляет собой широкую белую полосу с черной линией в середине. Она находится в конце одного из прямых участков трека, за несколько метров до входа в вираж, напротив главной трибуны.

ПОВЕРХНОСТЬ

Материал покрытия трекового полотна в Лондоне — древесина сибирской лиственницы. Этот тип был избран не только благодаря прямым стволам деревьев, но также из-за прочности и гибкости. Восемь недель и более чем 350 тысяч гвоздей понадобилось команде из 26 плотников для сбора велополотна.

Более подробную информацию о различных дисциплинах велосипедного спорта читайте в следующих номерах журнала.



Текст и фото:
Влад БОГОМОЛОВ



Чемпионат России

С 17 по 21 января в Северной столице на велотреке «Локофинкс» прошел первый из трех блоков чемпионата и первенства России. Полотно трека в этом пятидневном многоборье было отдано темповикам.

ПОПАСТЬ В 24!

Рекордное количество участников — 198 из разных регионов страны, а также гости из Белоруссии и Казахстана приехали в Санкт-Петербург побороться за звание лучшего из лучших. Российский трековый календарь открыли темповики. Организаторы приготовили нелегкое испытание для спортсменов. Титул чемпиона России определялся по сумме мест девяти этапов. Трековой многодневке старт давала индивидуальная гонка преследования: у мужчин — на 4 км, а у юниоров и юниорок — 3- и 2-километровые дистанции соответственно. Из 42 стартовавших мужчин на

следующие этапы проходило лишь 24 гонщика, показавших лучшее время. У юношей конкуренция была куда более жесткая. На трехкилометровой дистанции стартовало 39 заездов, то есть 78 спортсменов. К дальнейшим этапам допускалось также лишь 24 гонщика. Юниоркам пришлось бороться за место под солнцем в не менее тяжелой конкурентной борьбе. Из 56 вышедших на старт претендентов предстояло определить, кто же из них сможет попасть в две дюжины лучших.

После завершения утренней программы лидерами у мужчин стали: Сергей Шилов (СПб ШВСМ «Локомотив», Удмуртия «ЦСКА»), следом за ним Дмитрий Соколов

(СПб ШВСМ «Локомотив», Удмуртия «ЦСКА»), и замкнул тройку Кирилл Яцевич (МГФСО).

У юниоров первая тройка определилась следующим образом. Первый — Дмитрий Страхов (СПб ШВСМ «Локомотив»). Вторым — Сергей Мосин (СПб ШВСМ «Локомотив», Тула ШВСМ). Третьим — Никита Якушев (УОР № 2 — «Динамо»).

У юниорок первая — Наталья Можарова («Русь» — РО УОР СДЮСШОР № 19), вторая — Олеся Филимонова (Сестрорецк — «Русь» — СДЮСШОР), третья — Татьяна Калашеева (КОР № 1 — СПб ШВСМ «Локомотив» КБОУ ДОД КО КСДЮСШОР).



в темпе «Локомотива»

Вторым этапом у мужчин стала групповая гонка по очкам, состоящая из 120 кругов с 12 промежуточными финишами. Юношам предстояло преодолеть 90-круговую дистанцию с 9 финишами. Завершал вечернюю программу старт первого этапа у женщин в групповой гонке по очкам на ту же дистанцию и с таким же количеством промежуточных финишей, как и у юношей. В заезде у мужчин победителем второго этапа стал воспитанник СПб ШВСМ «Локомотив» Вадим Журавлёв. Он отметил-ся на пяти промежуточных финишах и добился круга дистанционного преимущества. Вторым стал его одноклубник Павел Пташкин —

три промежуточных финиша плюс круг дистанционного преимущества. Третьим — Антон Музычкин из Белоруссии. Заезд продлился 35:50,85. Средняя скорость победителя составила 50,21 км/ч.

У юниоров победителем 22,5-километровой дистанции с девяти промежуточными финишами стал хозяин трека Дмитрий Страхов. Его время составило 27:56,06. Средняя скорость — 48,33 км/ч. Дмитрий выиграл четыре финиша и закончил гонку, уйдя от преследователей на один круг. Повторить «подвиг» товарища по команде, также отъехав на круг, смог Андрей Простокишин. «Сняв» попутно второе место на одном из финишей,

занял вторую строчку в протоколе. Третьим стал Сергей Ростовцев (Тула ШВСМ СДЮСШОР).

У женщин лучше всех с дистанцией справилась Ирина Моличева (Удмуртия «ЦСКА»). «Нарисовав» соперницам два круга дистанционного преимущества и трижды отметившись на промежутках, закончила дистанцию за 31:29,60 со средней скоростью 42,86 км/ч. Дальше, с одинаковым количеством очков, за ней выстроились в очередь Мария Мишина (МГФСО «Динамо» — «РусВело»), Александра Чекина (Петербург СДЮСШОР), Оксана Козончук (Тула ШВСМ, СДЮСШОР — «РусВело», Воронеж) и Алина Бондаренко (МГФСО «Динамо» — «РусВело»).

«120–60 И ДВА РАЗА ПО 90»

Второй день темповой веломногодневки начался с заездов на 250 м с хода. У мужчин и юниоров это стало третьим этапом, а у женщин и юниорок — вторым. Самым быстрым на дистанции у мужчин стал Сергей Шилов. Строчкой в протоколе ниже — Алексей Курбатов (МГФСО Воронеж). Третий — Борис Шпилевский (СПб ШВСМ «Локомотив»).

У юниоров места на «летучем круге» распределились следующим порядком. Первый — Дмитрий Страхов, одержавший свою третью победу в трех этапах. Если бы Дмитрий выступал в группе с муж-





Чемпион России Сергей Шилов и серебряный призер Вадим Журавлёв

чинами, то с показанным им временем вполне мог бы замкнуть четверку лидеров. Второй — Сергей Ростовцев. Третий — Сергей Мосин.

У женщин ко второму этапу осталось 20 спортсменов. И лучшей среди них стала Екатерина Королева (СГУОР — Пенза). Второй стала Мария Мишина. Замкнула тройку Александра Чекина.

Завершили утреннюю программу темповой многодневки юниорки. Лучшей на дистанции стала Полина Чигрина (МГФСО «Динамо»). Вторая — Валентина Моловцова («Русь» Челябинск). Воспитанни-

ца МГФСО «Динамо», «Русь» Мария Абрамова заняла третье место.

Очередное испытание в виде 30-километровой (120 кругов) гонки по очкам с 12 промежуточными финишами предстояло преодолеть мужчинам на четвертом этапе. Лучше всех с заданием справились гонщики из питерской ШВСМ «Локомотив» Дмитрий Соколов, Вадим Журавлёв и Архимедас Аргуэльес. Таким порядком они и разместились в финальном протоколе заезда. Трио заработало два круга дистанционного преимущества и стало недостижимым для пресле-

дователей. Время гонки составило 34:50,66. Средняя скорость победителя — 51,65 км/ч.

Юниоры под стать своим старшим товарищам почти не уступили им в скорости. Средняя скорость победителя — 46,63 км/ч. Правда времени для окончания гонки понадобилось меньше — 28:57,44, так как ребята ехали 90 кругов, и, как водится, каждый 10-й круг — промежуточный финиш. И снова равным здесь не было Дмитрию Страхову. Вторым дистанцию закончил Сергей Мосин. Третьим — Сергей Ростовцев. На стремительных кругах лишь Страхову удалось отъехать от группы и привезти круг соперникам.

Групповой гонкой по очкам у женщин и юниорок закрывалась вечерняя программа второго дня соревнований. Старшим спортсменкам предстояло преодолеть 90 кругов. А их младшим подругам — 60, не забывая собирать очки на промежуточных финишах. Женская гонка выдалась богатой на сходы велосипедисток. Пять участниц были сняты судьями за отставание более чем на два круга. Так что к финишу этапа добралось лишь 17 человек. А победительницей стала Мария Мишина. У нее плюс один круг. Второй стала Лидия Малахова («Русь», «Юность Москвы»). Ей также удалось отъехать от соперниц на один круг. Третью строчку заняла Александра Чекина. Гонка прошла со средней скоростью 42,32 км/ч. Ее время — 31:54,14.

Во время заезда юниорок судьям не раз приходилось предупреждать гонщиц о необходимости соблюдения прямолинейной езды. Но «горячие» девчонки пытались проскочить по нейтральной полосе и «подрезали» друг друга. К несчастью, все закончилось падением. Три спортсменки оказались на полотне трека, так что медицинским работникам пришлось оказывать помощь пострадавшим. К сожалению, гонщицу из Сестрорецка («Русь» СДЮСШОР) Марию Канцйбер пришлось увезти на носилках. К финишу через 20:40,04 добралось, как и в заезде у женщин, лишь 17 спортсменок. Средняя ско-

рость победительницы стала чуть больше, чем в заезде у женщин, — 43,55 км/ч. Гонку выиграла Полина Чигрина. Второй была Анастасия Бучнева («Русь» РО УОР СДЮСШОР № 19). Третьей — Валентина Моловцова.

МАГИЯ 19, ИЛИ БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ КРИСТИН!

Крещение! 19 января. За окном трека — 19 градусов, внутри +19. Об остальных мистических совпадениях чуть ниже.

Гит с места на 250 м стал экватором соревнований у мужчин и юниоров. На пятом этапе лучшее время в этой дисциплине у мужчин показал Артем Самоленков (СПб ШВСМ «Локомотив»). Вторую строчку протокола занял Андрей Сазанов (УОР № 2 «Динамо»). Замкнул тройку лидер генерального зачета к этому моменту Вадим Журавлёв.

Очередную, пятую победу у юниоров одержал Дмитрий Страхов. Балансируя между третьими и вторыми местами от этапа к этапу, на этом Сергей Ростовцев вновь поднялся на вторую строчку финишного протокола. А третьим в гите стал Сергей Мальнев (СПб ШВСМ «Локомотив»).

Женщинам пришлось бороться со временем на 3-километровой дистанции в индивидуальной гонке преследования. Лучшей стала Светлана Каширина (Сестрорецк «Русь» СДЮСШОР). Мария Мишина сумела показать второй результат. А третье место у Оксаны Козончук.

Подводили итоги третьему дню чемпионата групповые гонки по очкам у мужчин и женщин во всех возрастных категориях. С той лишь разницей, что мужчины поехали свои законные 120 кругов, женщины и юниоры — положенные им 90, а юниорки — 60. Мужская гонка началась с забавного эпизода. Когда гонщики выстроились у своих бортов внизу и вверх на предстартовую регистрацию, кто-то из спортсменов, подражая голосу судьи, громко спросил: «Гонщики готовы?» — так, как обычно это делается перед стартом. Это спровоциро-



Индивидуальная гонка по очкам. Промежуточный финиш
забирает победительница чемпионата России
Мария Мишина

вало наиболее нетерпеливых на фальстарт. Несколько беглецов пришлось возвращать под общий хохот стартующих и судей. Гонка получилась яркой и жесткой. Непрекращающиеся атаки натягивали струну пелотона, не давая расслабиться ни на секунду. Сергей Шилов постоянно был на острие этих атак. Его работа была вознаграждена: два круга преимущества и три финиша в первой четверке. Его одноклубник Дмитрий Соколов стал вторым, трижды забрав три первых места и получив один круг дистанционного преимущества. Лидер гонки Вадим Журавлёв также ненамного отстал от своих товарищей по команде. Четыре ме-

ста на промежуточных финишах и также круг дистанционного преимущества позволили ему закончить гонку на третьей позиции. 36:06,83 понадобилось победителю этапа, чтобы закончить гонку, средняя скорость которой составила 49,84 км/ч.

47,84 км/ч — средняя скорость победителя гонки у юниоров. Андрей Простокишин стал здесь первым, затратив 28:12,58. Он единственный, кто смог привезти соперникам два круга, захватив попутно несколько «промежутков». Вторым стал Сергей Мосин. А третьим — Никита Якушев (УОР 2 «Динамо»). У обоих по кругу преимущества.

Женский заезд удачно сложился для Оксаны Козончук. Собрав очки почти на всех промежуточных финишах и отъехав на круг от преследовательниц, она стала победителем этого этапа. Также по кругу дистанционного преимущества у финишировавших второй и третьей Марии Мишиной и Алёны Прокофьевой (МГФСО «Динамо» — «Русь») соответственно. Средняя скорость победительницы 42,43 км/ч. Время, затраченное на дистанцию, 31:49,45.

Как судьи ни призывали к порядку на полотне трека во время заезда юниорок — все тщетно. Подтверждение тому — два завала. В первом пострадали четыре гон-

щицы, а во втором, за три круга до финиша, еще три спортсменки. И по мистическому стечению обстоятельств и в первом, и во втором случаях в числе других на паркете оказывались Кристины: Кристина Савельева и Кристина Слесарева. Но еще больший мистицизм в том, что у обеих гонщиц на эту дату приходился день рождения.

Таким вот оригинальным способом они его и отметили! К счастью, гонщицы пострадали незначительно, но продолжить гонку все же не смогли. Единственная, кому сегодня удалось «убеждать» от соперниц на круг, — это Светлана Васильева («Русь» Чита). Она и стала победительницей в гон-

Чемпионат и первенство России



Победитель первенства России среди юниоров
Дмитрий Страхов поднимается на полотно трека

ке. Анастасия Яковенко (Петергоф СДЮСШОР) заняла вторую позицию. Третья — Полина Чигрина. Время, проведенное гонщицами в седле на гонке, — 19 с небольшим минут.

ДЕЙСТВИЕ В ЖАНРЕ ACTION!

Утренняя программа следующего дня началась с индивидуальных гонок. Спортсмены стартовали в гитах. У мужчин и юниоров это 1 км с хода, а у женщин и юниорок —

250-метровка из стартовой машины. К седьмому этапу на старт у мужчин вышло только 20 спортсменов. Отряд не досчитался еще трех бойцов. Отличный результат показал Сергей Шилов. Выйдя из одной минуты, занял первое место и передвинулся на высшую строчку в генеральной классификации. Вторым из минуты смог выйти и Борис Шпилевский. Ту же строчку в протоколе он и занял. А третьим, замкнув тройку, финишировал Архимедас Аргуэльес.

Безоговорочный лидер гене-

рального зачета у юниоров Дмитрий Страхов и в этой дисциплине был лучшим, став недосягаемым в генерале. Второй результат — у Сергея Мосина. Третий — у Никиты Якушева (УОР № 2 «Динамо»).

Александре Чекиной не было равных в гите на 250 м с места в борьбе у женщин. Следом за ней со вторым результатом — Мария Мишина. Третья — Алина Бондаренко. Кстати, женский корпус сократился до 15 участниц.

Юниоркам к четвертому дню соревнований удалось сохранить на одну велогонщицу больше. 16 спортсменов вышли на старт гита. Здесь победительницей стала Полина Чигрина. Следом за ней — Валентина Моловцова. А третья — Дарья Егорова (КОР № 1 СПб ШВСМ «Локомотив»).

Последним упражнением в этот день у соревнующихся была все та же гонка по очкам, все с тем же количеством кругов и промежуточных финишей. Однако сценарий гонки, который пишут сами велосипедисты, каждый раз новый и не похож на предыдущий. По ходу спектакля постоянно приходится импровизировать. Так вот и на этот раз действие в мужской гонке получилось в жанре action. Как только прозвучал выстрел судьи, после нейтрального круга, словно чертики из коробочки, из самого хвоста, «прошив» всю группу насквозь, выскочили Борис Шпилевский, Василий Неустроев (СПб ШВСМ «Локомотив» Удмуртия) и примкнувший к ним Евгений Затешилов (СПб ШВСМ «Локомотив»). Не дав опомниться соперникам, уже к финишу первого километра сумели они привезти круг дистанционного преимущества. Ситуация менялась молниеносно. Как говорят в таком случае велогонщики, шла такая раздача, что некогда было перевести дух. Одним словом, гонка получилась зрелищной. Судите сами: средняя скорость под 51 км/ч, 30 километров пролетели за 35:34,93. А победитель Борис Шпилевский, решивший не останавливаться на круге дистанционного преимущества, «нарисовал» своим попутчикам еще четы-

ре, таким образом создав задел аж в пять кругов! Его смог поддержать Сергей Шилов. У него в зачете также пять кругов. Третьим финишировал Вадим Журавлёв с четырьмя кругами преимущества.

Накануне чемпионата почти все гонщики «Локомотива» перенесли вирусную инфекцию. Кто-то уже успел восстановиться до начала соревнований, кто-то приходил в себя во время гонок. А вот Вадиму Журавлёву повезло меньше всех. Его бацилла настигла в разгар чемпионата. И как раз когда Вадим был на лидирующей позиции в генеральном зачете. Этим объясняется его утренний провал в 1000-метровке.

У юниоров гонка получилась не менее интересной. Средняя ее скорость — 47,45 км/ч. А время победителя — 28:26,99. Им стал Сергей Мосин. Он выиграл пять промежуточных финишей и смог отъехать от соперников, получив еще 20 очков. Дмитрий Страхов, ставший вторым, избрал другую тактику. Он получил преимущество в пару кругов, тем самым обезопасив себя от преследователей. Третьим стал одноклубник Страхова Николай Ильичев. Кстати, Николай и помог своему лидеру замкнуть очередной круг отъезда. Возглавив группу, сдерживал ее темп.

У женщин безоговорочный лидер и в генерале, и на этом этапе — Мария Мишина. У нее слишком большой отрыв по очкам от ближайших преследовательниц. Так что основная борьба развернулась за второе место. И с этой задачей великолепно справилась Александра Чекина. Она буквально «приклеилась» к Оксане Козончук, не давая ей уезжать в отрывы. Так что этот дуэт брал очки на всех промежуточных финишах. Но более быстрой оказалась Александра. У нее второе место. Оксана Козончук — третья. Средняя скорость заезда — 42,03 км/ч. Время в пути — 32:07,03. И, к сожалению, снова сходы. Представительниц прекрасного пола осталось лишь 14.

Двум спортсменкам из команды «Русь», и обе они из Читы, ни-



Перед стартом групповой гонки по очкам у юниоров

чего не смогли противопоставить их соперницы в заезде юниорок. Светлана Васильева и Виктория Попова, улизнув от своих соперниц на круг, заняли соответственно первую и вторую строчки в финальном протоколе заезда. Третьей стала Анастасия Бучнева. Чуть более 40 км/ч составила скорость заезда, а время — 22:25,43. Сегодня обошлось без падений, но сходы, увы, были.

ПОСЛЕДНИЙ БОЙ, ОН ТРУДНЫЙ САМЫЙ

В утренней программе завершающего дня соревнований лучший результат в гите на 500 м с хода показала Мария Мишина. Лишь 0,008 секунды уступила ей Александра Чекина. Третья позиция за Оксаной Козончук. Таким образом распределились места по окончании восьмого этапа женского многоборья.

У юных спортсменов на той же дистанции тройку замкнула Анастасия Яковенко. На ступеньку выше расположилась Олеся Филимонова (Сестрорецк «Русь» СДЮСШОР). Первой же стала Полина Чигрина.

Вечером того же дня 19 самых стойких вышли на полотно трека в гонке по очкам у мужчин, чтобы поставить точку в многодневном соревновании. Последний, девятый этап пролетел на одном дыхании. Скорость в заезде вновь была очень высока, зашкаливала за 50 км/ч. «Громко хлопнуть дверью» удалось Вадиму Журавлёву. Обогнав своих соперников трижды, он смог получить преимущество в один круг от ближайших своих преследователей и тем самым закончить гонку с выстрелом судейского пистолета на первой позиции через 35:28,10. Ближайшие его соперники хоть и были близки к победе, однако смогли отъехать лишь на два круга. Дмитрий Соколов и Борис Шпилев-

ский стали вторым и третьим соответственно.

Догнать лидера генеральной классификации в заезде у юниоров было уже не под силу коллегам по цеху Дмитрия Страхова. Выиграв и в последнем заезде, он еще дальше ушел от своих преследователей в генерале. Секундомер был остановлен через 27:33,23. Вторым закончил дистанцию Вячеслав Князев, одноклубник Страхова. Третьим финишировал Сергей Мосин. Средняя скорость, показанная лидером гонки 49 км/ч.

Программу чемпионата организаторы предоставили закрыть милым дамам. Первыми на дистанцию за очками отправились женщины. Здесь сегодня правила бал Ирина Моличева. Видимо, заразительный пример мужчин вдохновил ее привезти три круга дистанционного преимущества. Собрав попутно очки на промежуточных финишах, она закончила гонку первой. Сле-

дом за ней с одинаковым количеством очков и двумя кругами преимущества — Оксана Козончук. Она вторая. Александра Чекина — третья. Стрелка секундомера замерла на 29:46,53. А средняя скорость — 45,33 км/ч.

И наконец самые юные спортсменки отправились на дистанцию, чтобы уже через 21:13,17 подвести черту этой веломногодневке. Светлана Васильева стала победительницей этого заезда. У нее плюс один круг. Следом за ней две Анастасии: Анастасия Яковенко — вторая, Анастасия Бучнева — третья.

После награждения как-то сразу в одно мгновение на треке стало тихо и пусто. Свет погас, и лишь тени судей растворялись в глубине освещенного дверного проема.

Дабы не перегружать читателя большим количеством цифр финальные протоколы с итогами всех девяти этапов трековой многодневки приведены на сайте www.provelomag.ru **PV**



Серебряный призер
чемпионата России
Александра Чекина

«ОСКАР» В ВЕЛОСИПЕДНОЙ ИНДУСТРИИ, В КАТЕГОРИИ BMX

Фото: Данила КОЛОДИН



Каждый год в мире проходят различные мероприятия по вручению премий лучшим из лучших. И BMX не исключение. В России уже в пятый раз прошла церемония Russian BMX Awards — событие, которое подводит итоги года и награждает самых успешных деятелей BMX-индустрии, а также дает новый импульс развитию BMX в России. Андрей Аюхаев задал несколько вопросов организаторам RBA — Александру Фураеву, Олегу Александрову и Михаилу Осипову.

А. А. Как пришла идея проведения такого мероприятия?

А. Ф. Внезапно. Хотелось выделить лучших райдеров года: для них это большой стимул перейти на новый уровень катания, а для остальных — стимул стать лучшим.

А. А. В этом году было много новшеств и изменений?

А. Ф. Да. Хотелось сделать церемонию более солидной. Думаю, у нас получилось. Официальная часть прошла в кинотеатре, а неформальное общение продолжилось позже, в клубе. Мероприятие прошло традиционно, но были и новинки. Одна из них — Russian Edit, видео, в ко-



Матиас Дондуа на автограф-сессии

О. А. На самом деле до RBA какие-то награды в BMX-freestyle были, но все они были локальными, награждали кого-то одного, об этом мало кто знал и, соответственно, мало кто хотел участвовать. Хотя, надо отметить, и BMX тогда был менее популярным. Основная цель — дань уважения самым успешным, сильным, заслуженным и активным райдерам и деятелям. Кроме того, отмечаются и события в BMX. Уже дальше, по ходу развития, мы поняли, что респект можно многократно усилить, подключив большее количество людей, причем не только в нашей стране, но и за рубежом. Именно в этот момент кроме основной цели и задачи RBA — собственно уважения — появилась



тором хотели объединить и показать русскую BMX-сцену. Любого желающий мог прислать ролики со своим катанием, которые затем вошли в «Эдит». В нем представлены участники более чем из 30 городов России, выполняющие около 200 трюков. Посмотреть его можно на youtube.com по запросу: Russian Edit.

А. А. RBA — одно из ключевых мероприятий русского BMX. Какие цели оно преследует, что дает райдерам и BMX в целом?



вторая — популяризация нашей BMX-сцены за рубежом. Нынешнее мероприятие подтверждает: мы на правильном пути. Были и зарубежные райдеры и журналисты.

А. Ф. По сути, такой активностью мы обращаем на себя внимание зарубежных коллег, общение становится проще. Компании включают



Константин Андреев — номинант в категориях «Парк-райдер года» и «Райдер года от FanBox»



Райдер года от FUNBOX

Гришин Данила

Стрит-райдер года

Степанов Денис

Парк-райдер года

Чуприна Максим

Дёрт-райдер года

Гришин Данила

Флэтленд-райдер года

Чернов Костя

Видео-продакшн года

Until it's Dry

Фотограф года

Бивол Александр

Соревнования года

XSA Backyard Jam

Тур года

Red Bull Local Hero tour

Открытие года от Hellride.ru

Гладков Сергей

Рэйс-гонщик года среди мужчин

Малышенков Павел

Рэйс-гонщик года среди женщин

Суворова Наталья



Константин Чернов — победитель в номинации «Флет-райдер года»



Один из первых BMX-райдеров России Павел Войтов и двукратный победитель RBA в номинациях «Дёрт-райдер года» и «Парк-райдер года» Антон Евстифеев



Матиас Дондуа и Барт Де Джонг

Россию в список планируемых к посещению стран. Появляются публикации в изданиях. Все больше райдеров хотят приехать к нам для участия в российских соревнованиях, да и просто покататься. К примеру, в прошлом году со мной связался тим-менеджер очень известной американской команды с вопросом: «Как связаться с лучшим парк-райдером России?» Причем он сам написал его имя и фамилию, так как знал результаты RBA, которые прочитал на сайте fatbmx.com.

А. А. В этом году у вас появились новые номинации.

М. В. Да. Так сложилось, что благодаря участию Алексея Комиссарова в этом году нас поддерживает Федерация велосипедного спорта России. В связи с этим мы решили дополнить список номинаций, добавив рейсинг у мужчин и женщин, чтобы быть, так сказать, полноценной BMX-премией. Еще мы ввели номинацию «Тур года», так как наши ребята стали больше ездить по стране, и мы хотели это отметить. Ну и, пожалуй, самая главная новая номинация — это «Райдер года». Голосование будет проходить онлайн, и, скорее всего, это будет самый популярный райдер, выбранный посетителями нашего сайта. Эту номинацию, кстати, поддерживают наши друзья — программа Funbox на телеканале Aone.

А. А. Каждый год на мероприятие вы приглашаете иностранных райдеров. Для чего это делается и кто приезжал в этом году?

А. Ф. Чтобы познакомить их с российскими райдерами, а российских — с ними. Наладить контакты, обменяться опытом и продвигать через них русскую BMX-сцену в Европе. В этом году к нам при-

езжали Барт Де Джонг — владелец одного из самых крупных BMX-ресурсов (fatbmx.com) и французский райдер Матиас Дондуа (чемпион мира 2012 года в категории BMX-flatland). Барт уже в третий раз посещает Россию, ему здесь очень нравится, поэтому он с удовольствием принимает наше предложение приехать. А Матиас на сцене одного из московских кинотеатров показал демовыступление, большую помощь в организации которого оказала компания Red Bull.

А. А. У некоторых райдеров сложилось впечатление, что попасть в номинанты можно только по знакомству. А что действительно нужно для этого и как работает система?

А. Ф. Вопрос частый, думаю, было бы классно выпустить видеоролик с инфографикой о том, как происходит отбор. В голосовании участвуют 120 судей. Это известные райдеры, прорайдеры и просто авторитетные личности, которые разбираются в BMX. В общем, это те, кому можно доверить голосование. Всех судей мы разделили на категории, то есть флутеры голосовали за флутеров, стритеры — за стритеров и т. д. Хотя есть судьи, голосующие в нескольких категориях. Каждый из них голосует за одного райдера в своей категории. В результате складывается рейтинг райдеров, по которому и определяется победитель. В спорных случаях, когда одинаковое количество голосов набирают несколько райдеров, проводится повторное голосование, но уже среди первой пятерки финалистов (каждый голосует против себя). Вот в этом году такая ситуация сложилась в номинациях «Стрит-райдер года» (в ней сразу три райдера претендовали на награду) и «Видеопродакшн года».

Чтобы попасть в номинанты, не-

достаточно уметь классно кататься. Нужно еще быть известным (в том числе о вас должны знать 120 авторитетных судей со всей России). Райдер должен уметь подавать себя и рекламировать, ведь от этого зависит его дальнейшая BMX-карьера. Априори неизвестный райдер лучшим считаться не может.

А. А. Каким будет RBA-2013?

А. Ф. Пока не представляю, но идея с кинотеатром нам понравилась. И точно знаю, что проведем его не в декабре. Мы решили, что нужно выходить на новый уровень, возможно, стоит проводить все в кинотеатре.

Материал подготовлен редакцией журнала ProBMX. Подробная информация — на сайте probmxmag.ru.

PROBMX magazine



Фото:
Сергей КИВРИН
и Андрей ГОЛОВАНОВ

В КАДРЕ

Спортивная фотография

Наступил новый год и, следовательно, новый велосипедный сезон. Многие из нас дождутся погожих дней и снова отправятся на велопрогулки или соревнования. А кто-то пойдет на треки, шоссейные гонки или состязания по маунтинбайку и BMX поболеть за своих любимцев.

Наверняка и те и другие захотят запечатлеть самые увлекательные моменты и возьмут с собой фотоаппараты, в надежде получить хорошие кадры. Что нужно, чтобы фотографии получились действительно интересными, качественными и радовали не только наших близких и друзей, но даже были бы опубликованы на страницах газет, журналов и в Интернете?

О том, как сделать такие снимки и что для этого нужно, мы попросили рассказать мэтров спортивной фотографии, признанных мастеров этого жанра Сергея КИВРИНА и Андрея ГОЛОВАНОВА.

Перед началом беседы мы условились, что не будем детализировать, кто автор той или иной фразы. Таким образом, повествование от первого лица полностью принадлежит блистательному дуэту, в котором каждый отмечен многочисленными наградами на престижнейших отечественных и международных конкурсах.

РВ: Как снимать спорт? По-настоящему, тема безгранична, тем не менее с чего-то надо начинать. Может быть, в качестве отправной точки возьмем такой вопрос: чем снимать спорт?

К&Г: Можно и с этого начать, но давайте попробуем поставить вопрос иначе: почему, собственно, сразу спорт? Думается, сначала нужно увлечься фотографией. Научиться снимать, скажем, жанровые сценки, портреты, натюрморты. Важно почувствовать свет, понять, что может твой фотоаппарат, как передать им авторскую задумку (ведь фотография — это светопись). Потом уже

можно переходить к такому сложному жанру, как спорт. Но как? Иногда на мастер-классах подходят ребята и говорят: «Я очень люблю баскетбол и хочу снимать эту игру». Я обычно отвечаю: если любишь баскетбол, иди играть или в команду работать, просто ходи на соревнования. Чтобы классно снимать баскетбол, нужно изначально любить фотографию и только потом — игру. Потому что, когда снимаешь, не видишь игры. Ты не можешь быть болельщиком. Все переживания фотографией должны передаваться. Когда снимаешь игровые виды, предположим футбол, даже не осознаешь — это наши или не наши. Ты поднимаешься над всем, что заботит болельщиков, тренеров и игроков, и оттуда следишь за событиями. И тогда получаются интересные фотографии. Словом, снимать нужно не то, что ты видишь, а то, что чувствуешь.

РВ: Это прямо постулат для снимающего...

К&Г: Так и есть. Согласитесь, интересно показать не то, что все

— СПОРТ



видели, не просто фиксировать событие. Самое главное — твое отношение к происходящему. Тогда эта фотография «цепляет» и находит отклик у зрителя.

PV: Но чтобы передать свое отношение, нужно еще до съемки «программировать» тот самый кадр, в определенном смысле конструировать его, да и всю съемку...

К&Г: Конечно, именно так. Приходя на съемку, ты должен быть готовым к своему кадру, знать, чего хочешь. Любую съемку, любые действия, будь это спорт, инаугурация, демонстрация и т. д., можно представить в виде алгоритмов. Взять, к примеру, тот же велоспорт. На треке тренер на старте держит гонщика, тот иногда крестится или молится. Нужно знать каждого, кто претендует на золото, его реакцию на победу и поражение и под это строить

кадр, в том числе и композицию, заранее зная, будет он горизонтальным или вертикальным. Учитываешь массу нюансов, из которых, по сути, и состоит большой спорт.

PV: И мастерство фотографа. Здесь должно сочетаться знание вида спорта, психологии спортсмена и, конечно же, умение владеть камерой. Кстати, вы так пока не ответили на вопрос о том, чем снимать.

К&Г: Любителям очень сложно снимать спорт, потому что у них нет аккредитации и подходящей аппаратуры. Они могут снимать любительские или городские соревнования, где и без аккредитации можно подойти близко к месту события. С велосипедом проще — зрители стоят вдоль трассы, и можно найти красивое место с живописным фоном и снимать «со смазкой». Для более серьезной съем-

ки — в зале или на треке — нужна серьезная аппаратура.

PV: Вот вы сейчас чем снимаете?

К&Г: У нас самые последние модели Canon DX. Оптика — от «рыбьего глаза» до 800-миллиметрового объектива. Есть и 400-миллиметровый с «дыркой» 2,8, и 300-миллиметровый (2,8), и маленький широкоугольник — практически всё. Скорострельность — 12–16 кадров в секунду. Плюс есть еще и радиуправление, которое мы можем повесить на потолок, к примеру.

PV: Наши читатели прочитают это и скажут: «Конечно, любой с такой техникой сможет классные кадры делать...»

К&Г: И будут неправы. Дело не только, вернее, даже не столько в технике. Она лишь инструмент.

Главное — идеи. Конечно, чем совершеннее инструмент, тем легче воплотить в жизнь задуманное. Но если нет идей, то и воплотить нечего. А потом, у нас эта аппаратура появилась не сразу. Начинали снимать «Зенитом» на пленку. При чем пленки было ограниченное количество. Как-то пришлось снимать чемпионат мира по боксу. Дали два ролика пленки на все дни. При этом нужен был кадр на обложку и полноценный репортаж.

PV: Сейчас об этом можно не думать. Взял карту с большим объемом памяти — и снимай сериями. Кстати, вот еще вопрос: вы снимаете на следящем фокусе (продвинутые пользователи знают об этой функции в фотоаппарате)?

К&Г: Да, это обязательно следящий фокус. Когда ты снимаешь спорт — это всегда следящий фокус, независимо от вида. Все зависит от того, какая у тебя задача. Если снимаешь финиш, предположим, и нужна радость победы, то, естественно, ты должен снимать это на выдержке, которая мгновенно срабатывает, и делать серию кадров — чтобы выбрать из десяти один лучший кадр.

PV: Вспышкой пользуетесь?

К&Г: Крайне редко. И вот почему. Во-первых, современная техника позволяет снимать без вспышек на высоких значениях ISO, а во-вторых, на ряде соревнований, в том числе на Олимпиаде, запрещается использование вспышек. Но даже когда можно, стараемся не злоупотреблять. Если пользуемся вспышкой, направляем ее в потолок, если он не очень высокий, чтобы свет был рассеянный. Вспышка убивает естество, она не рисует, как естественный свет. Поэтому и снимаем без нее на довольно высоких значениях ISO, современные матрицы позволяют.

PV: На значениях 4 000–5 000 не шумят, просто поразительно. А вы снимаете на каких? Где-нибудь 800?

K&G: Иногда на 1 000, чтобы не было зерна. Но все зависит от ситуации, от того, что снимаешь и что хочешь передать. Если хочешь показать скорость, выставляешь выдержку 1/15–1/30 и ведешь за объектом с той же скоростью, с которой он движется. Это очень важно. Потому что, когда снимаешь «со смазкой», хорошо бы, чтобы там были «удары» резкости.

PV: Лицо, глаза...

K&G: Да, что-то такое. Или, скажем, педали, часть ноги, спицы — обязательно что-то должно быть резкое. Иначе будет мазня. Иногда и мазня бывает красивой — все зависит от фантазии. То есть я хочу сказать, что рецептов вообще в фотографии, и особенно в спортивной, нет.

PV: И ведь это касается не только техники съемки, но и композиции, построения кадра.

K&G: Безусловно. И здесь нет готовых рецептов, хотя существуют определенные каноны. Вот хотелось бы остановиться на такой рекомендации. Начинающим фотографам нужно чаще ходить в музеи, в Третьяковку, смотреть работы старых мастеров живописи. Вот где школа. Никакие мастер-классы не нужны. Смотришь на эти шедевры и учишься. И начинаешь понимать, что нужно искать свой ракурс, освещение, свою исходную точку. Обратите внимание: на крупных соревнованиях все репортеры сосредоточены в одном месте. Естественно, что все снимут приблизительно одно и то же. А ты попробуй, смени точку съемки, и снимешь то, чего не будет ни у кого. Или с техникой поступи не так, как все. Они

снимают широкоугольником, а ты возьми телевик, и снимешь не всю толпу, а глаза или эмоции на лице. В общем, главное — уходить от стандартов, от клише, которые уже всем набили оскомину.

PV: Теперь несколько слов о фоне. Это, согласитесь, далеко не второстепенная деталь кадра.

K&G: Да, от фона многое зависит. Мало того, с фоном тоже бывают интересные истории. Я был в молодости такой чистюля — любил практически студийный фон, чтобы вообще ничего не раздражало. Поэтому те фотографии, которые сделал в семидесятые-восемидесятые годы, они у меня вневременные. А у Жени Волкова увидел фотографию его папы и мамы, снятую на «Динамо». Футбол. Тогда не было телевиков, они «полтинником» за воротами снимали. Какой-то сумасшедший момент: вратарь, мяч ле-

тит, кто-то там головой пытается забить, борьба в воздухе. И поскольку там «полтинник» — фон лезет, естественно. И на фоне портрет Ленина и Сталина. Конечно, я никогда в жизни не стал бы снимать на фоне портретов, попытался бы убрать это из кадра. А ведь это передает дух времени... Неповторимая вещь! И вот это была ошибка, когда пытался «Слава КПСС!» отрезать, а это нужно было иногда.

PV: Ну, ситуационно теперь понимаешь, что нужно, что не нужно.

K&G: Да, это со временем и опытом приходит. Я всегда призываю ребят к тому, чтобы они всегда анализировали свои успехи и ошибки, причем каждый день.

PV: При подготовке к съемке пользуетесь дополнительной информацией о соревнованиях? Например, телетрансляции смотрите?

K&G: Да. Телевизор позволяет посмотреть, какой фон, какие есть точки, какой свет. То есть он помогает прийти к каким-то мыслям, организовать. Приходишь уже готовым к съемке. Как одеты спортсмены, какая форма, откуда они выходят — это все нужно знать, тогда ты сможешь постепенно, зная эти алгоритмы, занимать нужные точки для съемки, и полноценный получится репортаж. Если ты ничего не знаешь, то соревнования прошли...

PV: А ты ничего не снял.

K&G: Да. Будет такая любительщина. Нужно готовиться к съемке и знать, чего ты хочешь. Это обязательно. Нельзя полагаться: «О, на футбольном матче что-нибудь будет! Кто-нибудь заедет кому-нибудь ногой в ухо. Или кто-то стукнется головой о штангу, а я как раз буду в нужном месте». Ничего подобного. Нужно знать, чего ты





войнах. Андрей Соловьёв, Саша Секретарёв, Феликс Зайцев, Володя Яцина... Соловьёв в Сухуми погиб, два раза до этого был ранен. Фантастические фотографии! Кто сейчас знает Андрея Соловьёва, кто сейчас знает его фотографии? Где его архив? Поэтому всегда надо об этом помнить. А с фотоаппаратом мы всегда беззащитны. У них-то оружие, у этих ребятшек, а у нас стекло. И мы настолько поглощены съемкой и построением композиции, улавливанием света, что забываем об опасности. Кроме того, война — это грязь и с той и с другой стороны. Это убийство. А мы — свидетели. Что делают со свидетелями в первую очередь? Убирают. Поэтому мы враги — и тех и других. Вот что надо помнить.

хочешь, и быть к этому готовым. Может, судьба подкинет что-то иное, но ты будешь готовым.

PV: Что еще?

К&Г: Удачная фотография — это всегда ожидание.

PV: Как охота.

К&Г: Да. Нужно ждать и терпеть. Нужно быть верным своему кадру. Не ерзать. Потому что многие смотрят — вся игра во-он там, и бегут туда. А откуда бегал, игра сюда пришла. Не надо мельтешить и суетиться. Ты занял свою точку, как говорится, прикормил здесь и ждешь. Обычно, если соблюдаешь все эти правила, Господь тебя вознаграждает хорошим кадром именно в этой точке. Главное — не упустить его. Ты должен давать себе постоянно новые задания: снять «нога — педаль» «в смазке» крупно. И ждешь, когда он к тебе приблизится, и ты проводишь. Снять, предположим, на финише, когда человек выкладывает, некоторые высывают языки



и так далее, — дай себе такое задание, и ты уже не будешь думать о том, сколько кругов осталось, а будешь ждать его.

PV: Известно, что вы делитесь своим богатым опытом со студентами журфака МГУ. Что, на ваш

взгляд, самое важное из того, что вы говорите ребятам?

К&Г: Это связано не со спортом. Это касается военных репортеров. Ни одна фотография, даже самая замечательная, не стоит твоей жизни. Многие ребята погибли на

Что же касается спортивной фотографии, еще раз можно напомнить, какими могут быть основополагающие принципы:

- нужно хорошо знать технические возможности аппаратуры и уметь применять их на практике;
- снимая спорт, нельзя быть болельщиком и отвлекаться от главной цели;
- не бояться экспериментировать;
- уметь анализировать свои удаи и промахи.

Тем, кто снимает любительской аппаратурой, телефонами и пр., как, впрочем, и их продвинутым коллегам с зеркалками, хочется напомнить: каждый кадр уникален, каждое мгновение неповторимо. И если у вас не получился шедевр, это вовсе не значит, что снятый вами кадр не найдет надлежащего места в вашем семейном альбоме.

Желаем удачи! PV



ВЕЛОСИПЕД В ВЕЧНОМ ГОРОДЕ

Текст и фото:
Влад БОГОМОЛОВ

Думаю, вряд ли кто-то станет спорить с тем фактом, что Италия занимает одну из лидирующих позиций в области велодвижения. И даже несмотря на то, что, по последним исследованиям ученых, велосипед изобрел все же не Леонардо да Винчи, по крайней мере, фальсификация этого факта, как утверждается, принадлежит итальянскому монаху.

Это красноречиво подтверждает укоренившуюся в сознании итальянцев мысль, что именно они подарили двухколесное чудо миру.

Так или иначе, велосипед покатыл по Италии. Позже с развитием промышленности он прочно занял свое место в жизни итальянцев. Первый велосипед, сконструированный больше для забавы, превратился в транспортное средство, а затем трансформировался в спортивный снаряд. Безусловно, итальянская веломногодневка «Giro d'Italia» сыграла здесь не последнюю роль. Интерес, подогреваемый интригой в борьбе за кубок, привел к повальному увлечению велоспортом. Сейчас уже не перечесать по пальцам обеих рук всех направлений велодвижения и созданных для них веломашин. Однако, как бы ни выглядел велосипед, для многих в первую очередь он все же остается рабочей лошадкой и средством передвижения из пункта А в пункт Б.

Сегодня я хотел бы поделиться с читателями своими велозарисовками из Вечного города. И хотя Рим со своими перегруженными транспортом узкими брусчатыми улицами не самое комфортное место для передвижения на велосипеде, тем не менее и здесь нашлось место двухколесной машине. А встречающиеся раритетные велоэкземпляры добавляют картинке города колорита и шарма и делают его еще более романтичным. **PV**





Велосипед в Риме по праву занимает нишу между юрким «моторино» и экономической «микролитражкой». Невзирая на обилие брусчатки и порой на хаос в организации движения, горожане охотно используют неприхотливую двухколесную «лошадку» в одну человеческую силу. А учитывая финансовый кризис и нередкие забастовки транспортных, велосипед является своеобразной «палочкой-выручалочкой» для римлян и гостей столицы.



Порой осуществить доставку товара в супермаркет бывает быстрее и проще таким вот велоспособом. Учитывая надписи на ящиках с овощами: «Биоэкспресс», это, видимо, еще и политика магазина в борьбе за экологию.



Объехать большинство памятников архитектуры по туристским тропам Вечного города можно, взяв напрокат веломобиль. Порой зазевавшиеся туристы, опьяненные, и не всегда только красотами Рима, выскакивают на проезжую часть, чем сильно осложняют движение общественного транспорта. Часто можно наблюдать картину, когда переполненный пассажирами автобус «ползет» за такой «каракатицей», чем приводит в восторг окружающих туристов и доводит до бешенства публику в автобусе!



К услугам особо ленивых туристов — велорикша.



Прокат велосипедов в Риме очень популярен. И все чаще можно наблюдать опустевшие «стойла». «Железные лошадки» идут нарасхват.



В итальянской столице все чаще можно встретить энтузиастов, поддерживающих велосипедное движение. Независимая общественная организация велосипедистов «Вело Рим» насчитывает в своих рядах уже более 7 тысяч человек. Цель организации — привлечь к велосипедному движению как можно больше внимания. Основные задачи: безопасность велосипедистов на дорогах, улучшение экологической обстановки, увеличение количества автотранспорта с электродвигателями. Ежемесячно клуб проводит велоакции и устраивает велопробеги по Риму и его пригородам. Организация имеет собственную службу технической поддержки.



В ожидании зеленого света в будущее можно облокотиться на далекое прошлое.



Многочисленные столбики, отгораживающие или, точнее сказать, обозначающие раздел между тротуаром и проезжей частью в Риме, часто используются в качестве велопарковочных мест.



На праздничные и выходные дни via dei Fori Imperiali, ведущая к одной из главных «визитных карточек» итальянской столицы — Колизею, становится пешеходной и безопасной для менее опытных велосипедистов. Римляне с удовольствием пользуются предоставленной возможностью прокатиться по одной из самых старых дорог бывшей империи...



Итальянцами выведена особая порода «велотяжеловозов» для сельского хозяйства.

На тихих улочках района Трастевере нашел пристанище этот байк. Замечу, что это велосипед с глухой передачей, так называемый фикс. Примечательно, что производители, вернувшись к истокам велостроения, снабдили свой байк второй звездочкой на другой стороне заднего колеса. Так что если нужно поменять передачу, к примеру, штурмуя один из семи римских холмов, необходимо всего лишь открутить гайки, снять колесо, повернуть его другой стороной, накинуть цепь и вновь закрутить гайки...





Тысячи пассажиров в течение дня «переваривает» римский железнодорожный вокзал «Термини». Не редкость на центральной станции и люди с велосипедами, особенно с их младшими братьями, складными моделями. И немудрено: такой велосипед и легкий, и компактный, а главное — за него не нужно платить в транспорте. Интересно только, кому этот синьор везет колесо диаметром побольше?



Нашел свое место велосипед и в скромной жизни семинаристов...



Многие римские отели предлагают своим постояльцам велосипеды напрокат.



По инициативе Министерства по охране окружающей среды Рим обзавелся электрическими велосипедами, предлагаемыми напрокат.



В отличие от коллег из Москвы, римские Печкины передвигаются по столице на велосипедах, изготовленных специально для почты Италии.





«Три грации».



Ранним утром на холме Пинчо. Еще одна разновидность велосипедов.



В старом парке близ «Виллы Боргезе» расположился один из многочисленных пунктов проката. Здесь отдыхающие могут найти любое колесное транспортное средство на свой вкус: от роликовых коньков и велосипедов до велосипедов разных конструкций, и даже на электрическом ходу.



Памятник дружбы и преданности. Приезжая из года в год в Рим, я нахожу этот арт-объект на своем месте, заботливо украшенный цветами. И каждый раз это новый букет. Такая вот преданность человека велосипеду.



Игорь ИВАШИН
председатель Федерации
велосипедного спорта
Челябинской области

Хайруллина и Татаринов — лучшие гонщики

По давней традиции в СДЮСШОР №2 города Копейска подвели итоги смотра-конкурса на звание «Лучший гонщик 2012 года». Чтобы его получить, воспитанники специализированного учебного заведения в течение года должны успешно выступать в различных соревнованиях по велосипедному спорту и за результаты получить соответствующие очки. Кроме этого, учитывается участие ребят в сборных командах России, области, города и в общественной жизни СДЮСШОР.

Крепкий морозец не помешал мальчишкам и девчонкам, собравшимся в городском парке, быстро и с выдумкой украсить елку. Да так, что она пришлось по душе Деду Морозу и Снегурочке. Как и увлекательные эстафеты, в которых сказочные персонажи, не удержавшись, приняли участие вместе с детворой и тренерами.

А потом состоялась торжественная церемония награждения победителей конкурса. В самой младшей возрастной группе (годы рождения 2000–2001) у юношей призерами стали Вячеслав Полозов, Иван Краснокутский и Антон Вишняков, у девушек — Алёна Пузанова, Ксения Калабина и Ангелина Кадочникова. Все они — победители школьных и городских соревнований.

Среди юношей 1998–1999 годов рождения первое и второе места заняли чемпион Всероссийских соревнований по маунтинбайку Максим Васин и призер Всероссийских соревнований в гонках на треке Дмитрий Мухомедьяров, на третьем — Максим Дерябин. Среди девушек в этой возрастной группе лучшей признана победитель первенства ФВСР Арина Кабицкая, на втором и третьем местах — призеры Всероссийских соревнований в гонках на треке Елена Загредникова и Евгения Прокопьева.

У юношей 1996–1997 годов рождения победу праздновал чемпион первенства России по маунтинбайку Николай Мельников, на вторую ступень пьедестала почета поднялся призер Всероссийских соревнований в гонках на шоссе Дмитрий Мурзин, на третью — призер Всероссийских соревнований по маунтинбайку Евгений Черепанов. У девушек первенствовала шестикратная победительница и призер первенств России в гонках на треке Валентина Мо-



▲ Традиционное новогоднее фото

ловцова, второе место — у призера первенства России в омниуме Юлии Захаровой, третье — у призера Всероссийских соревнований в гонках на треке Юлии Чебукиной.

Среди взрослых спортсменов первое место занял победитель международных соревнований, призер чемпионата России в гонках на шоссе Геннадий Татаринов, на втором и третьем местах — чемпионы Урала мастера спорта Никита Стрежнев и Егор Павлов. У женщин третий год подряд сильнейшей признана чемпионка России

по маунтинбайку Эльвира Хайруллина, на втором месте — призер первенства России по велокроссу среди юниорок Ирина Сторожевая, на третьем — призер кубка России Мария Перескокова.

Решением конкурсной комиссии звание «Лучший гонщик 2012 года» присвоено Эльвире Хайруллиной и Геннадию Татаринову. Оба спортсмена — члены сборной команды России, участники чемпионатов мира и Европы, победители и призеры международных соревнований и чемпионатов России. **PV**

ТОЛЬКО СНЕГ И ВЕТЕР... ДА ГОРИЛКА

Текст: Дмитрий ДЫМОВ
Фото: Гюркан ГЕНЧ

Причуды погоды и славянское гостеприимство — вот то небольшое, что задерживает в пути турка, отправившегося в кругосветное путешествие на велосипеде.

Казалось, к 33 годам он достиг многого. Гюркан Генч успел закончить факультет радио и телевидения престижного Ближневосточного университета, поработал новостным репортером на телеканале. Но современная журналистика, как ему кажется, не может ограничиваться лишь выездами на съемку или интервью. Скорее всего, турок никогда не слышал советскую песенку про репортера, который то «с радистом ночью слушал вьюгу», то «вёрсты в поле мерил с агрономом». Но именно по такому принципу Гюркан в журналистике работал, старался везде поспеть, со всеми пообщаться и все увидеть своими глазами. Частенько ездил на редакционные задания не автомобилем или, скажем, поездом, а на велосипеде. Хотя не опаздывал, все делал на телевидении качественно. К слову, родители Генча рассказывали,

что он сел в велоседло раньше, чем научился ходить, а уже в четыре года соревновался с более взрослыми ребятами на двухколесной машине. Состязаться же в проворности со своими коллегами-телевизионщиками Гюркану быстро наскучило. Одни и те же новости: болтовня политиков, чрезвычайные происшествия и все такое прочее. Да и платили неважно. В общем, хотелось большего и в материальном плане, и в моральном. Сначала открыл ресторан. Потом друзья детства создали туристическую компанию — и Генч охотно присоединился к проекту. Все шло на удивление хорошо, прибыли росли, молодые ребята, создатели бизнеса, уже могли позволить себе хорошие машины. Один лишь Гюркан, невзирая на насмешки друзей, вкладывал деньги в велосипеды. И в собственный туризм. Не в бизнес, а именно в путешествия, которые заметно

отличались от предлагавшихся компанией Гюркана туров. Там были пятизвездочные отели Анталии, перелеты на Гавайи и Мальдивы. А в жизни путешественника Генча — велопробеги на сотни километров. Поначалу по родной Турции, затем все дальше. Сперва ему казалось, например: от Анкары до Софии расстояние почти космическое. За рулем автомобиля устаешь, что ж тут говорить о велосипеде. Но первый «международный бой» прошел как-то спокойно, без напряжения, и Гюркан понял: надо двигаться дальше.

В этом бесконечном движении на двухколес-

солидные рекламодатели и спонсоры...

В общем, Гюркан оказался в нужное время в нужном месте. Хотя, конечно, мест этих тысячи. Уже первый экстремальный поход принес турку славу, сделал его одним из самых известных в мире действующих велотуристов. Ведь в 2010 году за несколько месяцев он преодолел на велосипеде путь из Анкары до Токио, оставив под колесами Грузию, Азербайджан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизию, Китай, Монголию и Южную Корею. Месяц — страна, таким был темп движения. 950 населенных пунк-

тов, 12 500 километров, 15 000 фотографий, 2 242 минуты профессионального видео — сухая статистика того маршрута. А все эмоции — на сайте Гюркана Генча, в его фильмах и выставках. И в рассказах о путешествии во время десятков встреч с учениками, студентами. Иногда даже сложно сказать, кто он в большей степени — велосипедист или журналист? Гюркан на каждой своей стоянке идет в школу или университет, обзавелся уже во время первой длительной экспедиции тысячами знакомых в азиатских странах. Человек по натуре общительный, он старался, насколько это было возможно, поскорее преодолевать пустынные территории, будь то туркменские Каракумы или монгольская Гоби. Зато рядом с альпинистами карабкался на педалях (и «на зубах» тоже) по горной тропе на Памире к отметке 4 650 метров.

Как-то в детстве он развеселил родителей. На вопрос матери: «Когда же ты оставишь свой велосипед?» — Гюркан выпалил: «Когда совершу кругосветное путешествие!»

И вот успех в 2010-м в Азии приблизил мечту. Генч абсолютно серьезно заявил тогда прессе: ждите кругосветки. Почему бы, собственно, и нет, размышлял отчаянный турок. Он уже накопил опыт дальних странствий, отлично готов физически, научился стоически переносить



ной машине — его призвание, его жизнь. Легко сказать: «Хочу посвятить себя экстремальным путешествиям!» Можно даже сконструировать собственный велосипед из различных деталей, приспособив их под свои нужды (что, к слову, Гюркан сделал). Сложнее собрать немалые деньги, необходимые для путешествий, их подготовки, тренировок. Но недаром называют журналистику удивительным ремеслом. Очень быстро вчерашний телерепортер понял: он в состоянии совмещать приятное с полезным. Неспешно изучать новые страны и континенты, крутя педали велосипеда, и... зарабатывать на этом неплохие деньги. Уже после первого дальнего похода Генч снял документальный фильм, разместил в популярных журналах сотни отменных фотографий. А позднее представил зрителям свою фотовыставку. Его телевизионные работы были отмечены на нескольких престижных фестивалях. Он создал свой сайт, на который быстро нашлись



сильные трудности и невзгоды пути. Путешественник здесь не оригинален, вслед за Федором Конюховым повторяет: человеку надо очень мало. Немного еды, вода, кров над головой, которым может быть крохотная нейлоновая палатка... И велосипед — легкий, надежный, способный ехать тысячи километров, не ломаясь. На одной конкретной марке нет смысла заикливаться, считает Гюркан Генч. Что-то подойдет от «Шимано», что-то от «Скотт», что-то даже от «Мериды»... Но больше — своими руками сделанного. Поэтому несколько заносчиво назвал Гюркан верного «коня» собственным именем. Не станем судить за это путешественника строго. Это — мелочь, деталь. Главное — стремление турка доказать великие человеческие возможности, жизненную необходимость в велосипеде. И как в транспорте, и как в спортивном снаряде. Возможно, несколько наивно Генч утверждает, что через несколько десятилетий человечество забудет о двигателе внутреннего сгорания и будет перемещаться на велосипедах. Именно поэтому он назвал свою кругосветку «Педали во имя будущего».

Гюркан выехал из Анкары 9 сентября 2012 года. Пригласил на старт лишь близких друзей, но турецкие журналисты тоже о нем прознали. В общем, вышла предстартовая пресс-конференция, на которой велотурист сообщил о планах: проехать через 7 континентов за 7 лет, преодолеть 115 тысяч километров в 84 странах. «Меня часто спрашивают, как я один преодолеваю такие расстояния. На самом деле — не один. Все те, с кем знакомлюсь, завожу дружбу по пути, — это мои соратники, помощники. Кроме того, Министерство иностранных дел Турции оказывает содействие в реализации проекта, меня ждут в турецких консульствах по всему миру», — рассказал Гюркан Генч. А на вопрос, не опасается ли он зимней России, путешественник перед стартом ответил:

— Я ночевал в пустыне в 30-градусный мороз. Знаю, что в России очень холодные зимы. Но, думаю, не замерзну, там народ гостеприимный.

Удивительно, но факт: кругосветка турка началась, когда у нас празднуют столетие первого российского велопохода по семи континентам. В 1913 году его совершил Онисим Панкратов. Впрочем, знал ли об этом Генч — история хранит молчание. А вот о сла-

вянском гостеприимстве — да, Генч был осведомлен. Только поначалу не мог себе даже представить степени и уровня этого гостеприимства. Промелькнули перед ним Турция, Болгария, Молдавия. К первым снегопадам и морозам добрался до украинской границы. И, как потом рассказывал на пресс-конференции в Киеве, был приятно поражен уже в пункте пропуска:



— Первый раз за всю историю моих путешествий я смог так быстро пройти пограничный контроль. Когда я пересек украинскую границу, меня остановили буквально на три минуты. Узнав, что я приехал из Турции на велосипеде, пограничники лишь улыбнулись, посоветовали мне быть осторожнее и теплее одеваться...

С этого момента и началась для турка непонятка. Уже в первом приграничном селе его ждали с распростертыми объятиями, затащили за стол, предложили ночлег. Представьте себе это зрелище на границе? Декабрь, вьюга, турок на велосипеде едет через Украину в Россию и дальше в Скандинавию! Пограничники с таможенниками — тоже живые люди, а близкие их живут в окрестных селах и городках. Сарафанное радио тут же разнесло весть об удивительном велотуристе, путешествующем зимой. И каждый, естественно, захотел с Гюрканом познакомиться, посидеть за столом, выпить по чарке. Кстати, и имя украинское тут же нашлось для Генча — Юрко. Стоит отметить, кстати,

велотурист никогда не едет по автобанам или большим дорогам. Он прокладывает путь через небольшие городки и села, чтобы лучше познакомиться с жизнью и бытом местных обитателей. Уже первые встречи на украинской земле, как об этом пишет на своем сайте Генч, убедили его: если не сможет отказываться от приглашений, он просто никогда с Украины и из России не выберется. Смысл слов «горилка» и «само-

гон», а также вкус этих мало известных в Турции напитков стал ему понятен уже в первые часы пребывания на гостеприимной украинской земле. Потому в дальнейшем, невзирая на лютый мороз, Гюркан-Юрко старался ночевать в своей палаточке в поле, а не в какой-нибудь очередной теплой и гостеприимной украинской хате. «Собираюсь пересечь все пять самых больших мировых пустынь и пять самых высоких перевалов. Все эти пустыни и перевалы до меня велотуристы покоряли. Но я хочу стать первым в мире велосипедистом, который покорит их все», — поделился своими планами на пресс-конференции в Киеве Генч. Для этого, естественно, нужно очень крепкое здоровье. Украинское застолье могло серьезно навредить. Тем более что попал он сюда во времена больших праздников. Сначала Святой Николай, затем католическое Рождество, потом Новый год и т.д. Отдадим должное Генчу: он не только с честью вышел из-за стола, но и по-доброму, с любовью к приютившим его людям сумел описать все это на своем сайте:

«Самое экстремальное в поездках — путешествие по Памирскому шоссе в Таджикистане. Там вершина в 4600 метров. А на раме я вез 20 литров воды и 11 килограммов еды. На Украине же меня застали сильнеешие морозы. Люди в селах и на маленьких базарчиках вдоль дорог все время согревались водкой. Я называл им свое имя — Гюркан, а они переименовывали на Юрко. Я выпивал с ними и расставался с грустью — это чудесные сердечные люди, добрейшие и гостеприимнейшие».

Генч рассказывает, что поразило его в пути многое. Например, нечищенные дороги, заметенные снегом. В одном из сел он спросил об этом и получил ответ: сюда никогда не добираются снегоочистители. Жители лишь кое-как разбираются деревянными лопатами сугробы возле домов. Турок за всю свою жизнь такого количества снега не видел. Потому и одевается теплее: иногда сразу две пары термобелья, теплая шапка, меховые перчатки. Да и скорость движения непривычно мала. Если в предыдущих путешествиях Генч преодолевал 150–200 километров в день, то по заснеженной Украине порой с трудом 50. Приходилось везти больше поклажи — макароны, сухие супы, бананы, инвентарь для костра. Часто готовил еду в поле, делом утверждая свой принцип: человеку надо совсем немного для счастливой жизни. В интервью по телефону радиостанции «Голос России» путешественник рассказал:

— На велосипеде зимой я нахожусь в самых холодных странах Европы, а летом стараюсь пересечь самый жаркий регион Африки — пустыню Сахара. Таким образом хочу показать, что в случае, когда человек имеет необходимое оборудование и снаряжение, велосипед в любых условиях и в любом месте может использоваться в качестве средства передвижения.

— По пути вы постоянно рассказываете на своем интернет-сайте о странах и городах, где вы бываете, о людях, с которыми встречаетесь. Не трудно это — целый день по снегу педдали крутите, а вечером — нет бы отдохнуть, а вы за ноутбук?

— Ну да, иногда трудно... А что делать-то? Живем как-никак в XXI веке, что мне — путевого дневник карандашом вести? Надо как-то рассказывать о том, что видел. Вообще, велотуристы отличаются от обычных путешественников. Обычные составляют программу, маршрут, бе-

рут с собой оборудование для съемок, ездят на машине и очень много интересного пропускают. Велосипедисты проезжают дорогу, чувствуя ее метр за метром, они лучше видят местность, общаются с людьми. И этими наблюдениями необходимо делиться. Потому как некоторые вещи по телевидению преподносятся не совсем правильно. О людях рассказывают неправильно, о местах. И мне кажется, интернет-блоги создают наиболее объективное впечатление. Я пытаюсь на регулярной основе делиться снятыми мною фотографиями с теми, кто следит за моим путешествием. Я пытаюсь делиться своими собственными наблюдениями. Пытаюсь делать это так, как сам вижу. Думаю, что то, что делаю сейчас, пользуется большим интересом в Турции.

— Это и есть ваша цель?

— На самом деле совершить кругосветное путешествие на велосипеде было мечтой моего детства. Необычной мечтой, как я думал. Но сейчас я осуществляю эту мечту. Следовать за мечтой — очень важно. Остальное придет.

Когда это интервью Гюркана транслировалось популярной радиостанцией, сам он на время сменил велосипед на плацкартный вагон. Так вышло. Порвалась палатка, сбилось время пути — и турок принял решение преодолеть 400 километров от украинского Конотопа до Москвы поездом. Затем была короткая фотосессия на Красной площади, старый Новый год в столице — и снова дорога на велосипеде. Теперь в Санкт-Петербург. После этого Гюркан планирует перебраться паромом в Хельсинки, потом в Стокгольм. «Я не хочу пропустить северное сияние и, значит, в высоких широтах должен быть до конца января», — сказал путешественник. Весь нынешний год он планирует ехать по Европе, а следующий провести в Африке.

Генч холост, у него пока нет детей. Все это, считает он, впереди. После возвращения из кругосветки. Если будет так, как велосипедист запланировал, вернется на родину в 40. Самое время для создания семьи, продолжения бизнеса. Все это будет, убежден Гюркан. Только в той, следующей, спокойной и размеренной жизни уже, к сожалению, не найдется места вою выюги у заснеженного украинского села, веселому застолью с горилкой в маленькой хатке, переполненному плацкартному вагону Конотоп — Москва... Все тому, что составляет суть сегодняшнего дня удивительного турецкого парня Гюркана Генча. **РВ**

Заметки Генча на полях

- Однажды по телевизору я увидел парня, который побывал в Сибири при температуре –60 градусов. Подумал: если он смог, я тоже смогу.
- Зима — это не оправдание, чтобы сидеть дома. Для путешествий достаточно наличия хорошей и теплой одежды. Правда, я в шоке от заваленного снегом Киева.
- У меня нет тайминга. Главное преимущество моей жизни — в возможности жить в тех местах, где хочу, и сколько хочу.
- Для того чтобы путешествовать, не обязательно знать иностранные языки — иногда все решает водка. Однажды в каком-то глухом селе местные пригласили меня присоединиться к застолью, и после третьей рюмки один из них вдруг вспомнил английский! Даже пообщаться удалось!
- Мотивация — это самое сложное в длительном путешествии.
- Люди, которые восхищаются мною и говорят приятные слова, — мой главный мотиватор. Важнее, пожалуй, только личная сверхцель.
- Я ничего не боюсь. Кроме пустынь: просто невыносимо сутками идти в абсолютной тишине, и ни души вокруг.
- Стараюсь не думать, где встречу очередной Новый год: знаю только, что рано утром снова отправлюсь в путь.
- В незнакомой стране путешественник должен быть осторожен со своими словами. Однажды в Туркменистане я на публике сказал, что мне нравится одна девушка, — по местным понятиям это было почти как предложить руку и сердце. Меня чуть не женили тогда.
- Для большого путешествия деньги не обязательны: я встречал людей, которые стартовали без гроша в кармане. Но с деньгами, конечно, проще.
- Не стоит бояться диких животных, ночуя в палатке. Люди куда опаснее.
- Меня обокрали лишь однажды, да и то в монгольской пустыне.

Следить за велокругосветкой Гюркана можно на его сайте — www.gurkangenc.com.



Текст:
Елена КОЛОСЕНЦЕВА
Фото:
Сергей ЕМЕЛЬЯНОВ,
Игорь НАЛИМОВ,
Андрей РОДИОНОВ,
Иван ПОПЕНКО,
из архива клуба
«Турпоходник»

С ВЕТЕРКОМ ЗА КОРДОН

ВКУС СВОБОДЫ

Тридцать лет назад о поездках за границу оставалось только мечтать. «Мы все были невыездные и путешествовали исключительно по Союзу», — вспоминает руководитель велосипедных походов Сергей Емельянов. Тогда вместе с друзьями он исколесил всю Центральную Россию, Закавказье и Среднюю Азию. Каждый маршрут приносил много впечатлений, однако всегда хотелось хоть одним глазком

взглянуть на жизнь по другую сторону границы.

«В 88-м нас еле-еле пустили в дружественную Чехословакию, — рассказывает президент Велотранспортного союза Игорь Налимов. — Тогда каждый проходил собеседование. В итоге всем дали добро, и мы компанией в 12 человек совершили трехнедельный велопробег от Мукачева до Праги. Это был первый зарубежный выезд велотуристов из СССР. Особенно врезалось в память, как

однажды проснулись в кемпинге и обнаружили рядом вишневые деревья, усыпанные спелыми ягодами. До сих пор помню их необыкновенный вкус». После Чехословакии была Венгрия, а затем — Америка. «Проехали по четырем штатам Среднего Запада: Айове, Миннесоте, Висконсину и Иллинойсу, — продолжает Налимов. — Хозяева с интересом за нами наблюдали, ведь мы представляли чужой мир. Американцы считали, что все русские мечтают перебраться в

Хотя на дворе последний месяц зимы и вот-вот официально стартует новый велосезон, большинство россиян сядут на байки только в мае.

Пока же те, кого не привлекает зимняя езда на велосипеде, вынуждены довольствоваться лыжами или сноубордом. Но можно сократить ожидание лета — отправиться в велопутешествие за границу, сменив февральские метели на теплые ветры Азии и Африки.



Велопробег по США. 1990 год.





Наши велопутешественники на пути из Амстердама в Париж. 1995 год.



США, поэтому многие предлагали нам остаться и даже пожить у них дома. Кстати, один велосипедист нашей команды так и сделал, впоследствии получив американское гражданство».

Едва в 90-е появилась возможность покидать пределы России, наши соотечественники ринулись покорять другие страны. «Мы решили проехать на велосипедах через восемь стран Европы, — с улыбкой вспоминает один из руководителей столичного клуба «Караван» Виталий Пересыпкин. — Так как почти не имели валюты (я с 90 долларами считался самым богатым), то взяли с собой огромные мешки консервов и крупы. За границей в целях экономии покупали только хлеб и ночевали в палатках. По сегодняшним меркам — настоящая авантюра». Она завершилась удачно, все «караванцы» вернулись домой в целости и сохранности. А со временем поняли, что странствовать по России гораздо интереснее. «За рубежом комфортно ездить на велосипеде, тебя уважают, но нет природы и свободы, как у нас», — поясняет Виталий. Однако, чтобы осознать это, надо побывать в чужих краях.



Россияне в Индии всегда в центре внимания.



ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ

Чтобы исключить накладку, готовиться к путешествию на двух колесах лучше заранее, примерно за полгода: собрать группу, проверить сроки действия загранпаспортов, при необходимости оформить визы и досконально проработать маршрут. «Либо необычной природой, либо потрясающими достоприме-

чательностями страны привлекают туристов, а те в свою очередь приносят бюджету большие доходы. Поэтому процесс получения визы с каждым годом облегчается, — констатирует Емельянов. — В 2006-м нас пустили в Иран лишь со второй попытки, сейчас же иранскую визу без проблем ставят на границе. Другое дело Великобритания и Новая Зеландия, их посоль-

ства часто отказывают россиянам в визе без веских причин». В подобных случаях помочь могут местные велосипедисты. В 2005 году Игорь Налимов перед вояжем в Австралию связался с тамошней федерацией велоспорта. В итоге группе не только дали визы за два дня, что почти невероятно для Зеленого континента, но и подарили по прибытии новенькие велосипеды, ▶



Если бы не арабская вязь на указателях, можно было бы подумать, что наши велотуристы не в Марокко, а в России.

на которых гости преодолели весь маршрут от Мельбурна до Брисбена.

Возникает вопрос: брать ли велосипед в поездку, если его можно купить либо арендовать на месте? Многие предпочитают путешествовать «со своим самоваром». Во-первых, не приходится тратить время на поиск подходящей модели и регулировку. Во-вторых, ваш аппарат уже обкатан — меньше шансов, что подведет. Упираемся в другую проблему — транспортировку. К сожалению, у авиаперевозчиков нет единых правил, регулирующих перевозку двухколесной техники. У каждой компании свои нормы. Условия перевозки могут зависеть и от пункта назначения (на некоторых направлениях провоз велосипеда осуществляется бесплатно), и от способа упаковки багажа. В большинстве случаев следует предупреждать авиакомпанию о негабаритном грузе и рас-

кошеляться за него. Например, Lufthansa за транспортировку байка из России в Латинскую Америку берет 150 евро. «Приходится тратить большие деньги или доказывать, что везешь запчасти. Это неприятно. Хочется, чтобы было как можно больше дружелюбных по отношению к велосипедистам авиакомпаний», — сетует путешественница Надежда Пьянкова, которая, несмотря на подобные трудности, собирается в очередной тур по Южной Америке.

Руководителю клуба «Турпоходник» Андрею Камушкину предстоит сопровождать велотуристов в Индию. «В прошлом году «Аэрофлот» на этом направлении давал два бесплатных багажных места, так что перевозка велосипеда и рюкзака обошлась мне даром», — рассказывает он.

Летом в Шотландию летит Сергей Емельянов: «Мы уже купили билеты в Эдинбург за 11 тысяч

рублей и еще 4 должны заплатить за каждый байк. Взимать за провоз велосипеда 50 евро и больше — норма для европейских компаний».

Когда загранпаспорт в кармане, билеты куплены, документы на визу поданы, стоит подумать о здоровье и пройти вакцинацию, если собираетесь в страны Африки, Азии и Южной Америки. «Когда в отеле недалеко от Тадж-Махала при первом посещении Индии меня укусила комар, я запаниковал, — признается Сергей. — Никто же не гарантировал, что он не малярийный! Все обошлось, тем не менее настоятельно рекомендую перед посещением экзотических стран ознакомиться с эпидемиологической обстановкой и сделать прививки».

УТРОМ СТУЛЬЯ, ВЕЧЕРОМ ДЕНЬГИ

Маршрут передвижения за границей прокладывается с учетом особенностей трафика страны, однако зон скопления транспорта велосипедистам не избежать. Благо в большинстве государств сотрудники автоинспекции работают куда



До ближайшего шиномонтажа пришлось добираться на мотоцикле.



Тропа у реки Ягноб. Памиро-Алтай, 2012 год.

лучше наших да и к двухколесным средствам передвижения относятся уважительнее.

Если уже нет сил крутить педали, можно поймать машину. Надежда Пьянкова называет это вело-автостопом: «В Латинской Америке популярны габаритные машины, в которые умещается байк, поэтому местные жители не отказывают голосующим и с радостью подбирают их до пункта назначения. Деньги за помощь не берут. В благодарность я дарю им магнитики с видами Санкт-Петербурга». Кроме сувениров, своеобразной валютой могут служить сигареты. Но не все аборигены отличаются альтруизмом. Например, группу Андрея Камушкина посреди похода бросил водитель индеец, сопровождавший россиян на автомобиле. Он надеялся на щедрые чаевые в начале путешествия, а не в конце. Найти нового оказалось не так просто, но в итоге вопрос урегулировали. Одна-

ко, в отличие от Андрея, многие туристы все-таки платят местным жителям за работу заранее, хоть это и непредусмотрительно — вас могут «кинуть» на полпути.

БЫЛ ГОТОВ И СТОЛ И ДОМ

Велопоход — экономичный вид путешествий, в том числе благодаря житью в прихваченной из дома палатке. «Только не везде удастся разбить лагерь», — сообщает Емельянов. — Однажды во Вьетнаме, когда мы нашли подходящую поляну, к нам подошла местная девушка и стала настойчиво отговаривать нас, объясняя, что в этом районе огромное количество змей. После этого часть группы наотрез отказалась от полевой стоянки и нам пришлось добираться до отеля.

Гостиницу могут заменить кемпинги, гестхаусы (от англ. guest — «гость» и house — «дом») и даже

храмы. Но один из самых дешевых способов получить за рубежом пристанище под крышей — каучсерфинг (от англ. couch — «диван» и surfing — в данном контексте «поиск, путешествие по сайтам»). Вступая в сообщество каучсерфинга, вы найдете в любой стране человека, готового вас разместить в своем доме и показать достопримечательности. В ответ вы обязаны принимать у себя на родине иностранцев. Просить деньги за подобные услуги строго запрещено. «Нельзя недооценивать каучсерфинг», — уверена Пьянкова. — Это не только экономия, но и возможность пообщаться с местным населением, ближе познакомиться с их культурой и бытом. Однажды в Венесуэле мы с подружкой не рассчитали время и не успели достичь пункта назначения. Не имели ни спальных мешков, ни палатки». К счастью, недалеко от дороги стоял домик индейцев-пимонов, которые, узнав о

намерении девушек ночевать на улице, запротестовали и постелили им в доме. Допоздна расспрашивали путешественниц о далекой России. «Было видно, что семья живет бедно, — говорит Надежда. — Но индейцам очень хотелось нас угостить. Наутро они вынесли припасы, мы достали печенье, и все вместе позавтракали».

Так что даже без предварительной договоренности «туземцы» наверняка придут на подмогу велосипедистам-путешественникам. Зачастую в подобных поездках дома простых людей впечатляют больше знаменитых храмов. Гостеприимство выражается и в готовности в любой момент подсказать дорогу. Турист Александр Шевченко отмечает: «Когда в Иране мы испытывали затруднения, неизменно находилась кто-то, кто водил нас по инстанциям, все показывал, рассказывал, выступал посредником в переговорах. Хуже, если помощников оказывалось больше одного. Они сразу вступали между собой в спор. К ним миглом присоединялись любопытные со всей округи. Поднимался галдеж минут на двадцать, и лишь изредка к нам обращались за уточнением деталей».

Помните старую истину: в чужой монастырь со своим уставом не ходят. В Индии никого не пустят в храм с открытыми коленками, а в Иране сделают замечание женщине с непокрытой головой. Из отчета о поездке в Иран: «В автобусе не хватало свободных мест, и Леша недолго думая посадил Олю к себе на колени. Реакцию женщин на заднем сиденье трудно передать словами. Одна, вытаращив глаза, прикрыв рот рукой, задыхаясь от нахлынувших чувств, начала энергично толкать в бок соседку и горячо с ней что-то обсуждать. Треволнения продолжались с полминуты, после чего дамы не выдержали и, потеснившись, пригласили Олю сесть рядом с ними».

КОШЕЛЕК ИЛИ ЖИЗНЬ

Приключаются с российскими велотуристами и неприятные истории. В Эквадоре несколько зло-





Россияне в поездке по Тибету. 2007 год.

умышленников следили за такси, в котором ехали Пьянкова с подругами. Когда девушки вышли из машины, грабители, угрожая ножами, отобрали у них сумки с фотоаппаратами. «У подруги там лежал еще и паспорт, поэтому мы потратили много времени, оформляя справку в посольстве. Понервничали изрядно», — поделилась Надежда.

На этот случай Емельянов советует брать в путешествие копии документов и фотографии. На его памяти предостаточно эпизодов воровства у наших велосипедистов за границей. «Однажды в Грузии мы остановились перекусить в придорожном кафе. Через некоторое время подбежал местный парень и сказал, что видел, как увели один из наших велосипедов. Велосипед был тяжело груженный, поэтому воришка далеко не уехал. Земляки же похитителя и поймали, вернув нам собственность. Для их деревни такое ЧП — позор».

Другой инцидент, только уже не связанный с велосипедом, про-

изошел в боливийской столице Ла-Пасе. Спутнику Емельянова брызнули в лицо какой-то жидкостью. Пока он приходил в чувство, «свистнули» с пояса кошельки с документами. Береженого Бог бережет — Камушкин, передвигаясь по Индии в поезде, обязательно пристегивает велосипеды и сумки к решеткам или полкам. И подопечным советует подстраховываться таким образом. Однако некоторые страны, наоборот, удивляют порядочностью. На Кубе приятель Налимова забыл на станции рюкзак с документами. Когда вспомнил о нем и вернулся, тот был на месте со всем содержимым.

Еще одна неприятность в пути — поломка велосипеда. В самолеты вещи грузят как попало, а значит, сохранность багажа — в руках пассажиров. Можете упаковать байк в твердый кофр, можете обложить упаковочным материалом. Если он перенес полет благополучно, затем главное — найти все составные ча-

сти. Так туристу из команды Емельянова, потерявшему эксцентрик, пришлось двигаться за велогруппой на мотоцикле: «Всякое бывает: колеса лопаются, ломаются выносы руля и даже рамы порой не выдерживают. В Москве отправляешься домой или в мастерскую. Иное дело — в Тибете. Изворачиваемся как можем, чтобы продолжать путь. Солому в покрыву пока не засовывали, но деревянные багажники мастерили и по 12 заплаток на камеру ставили». Похожие приключения и у других путешественников. Пьянкова из-за сломанной запчасти была вынуждена ехать на попутке 40 километров до ближайшего города. У Налимова в Австралии после 2 тысяч километров пути стерлись покрывки, пришлось срочно менять. Благо на родине кенгуру нет проблем с веломагазинами.

КУШАТЬ ПОДАНО

Преимущество путешествия на велосипеде — возможность рассмотреть пейзажи и даже увидеть



На высоте 5 000 метров над уровнем моря.



Группа Сергея Емельянова во Вьетнаме. 2006 год.

диких животных, например пригревшегося на обочине питона или гуляющую у дороги антилопу. Но не все встречи с представителями фауны приятны. Игорь рассказывает: «Ночью в Австралии я услышал страшный треск. Оказалось, палатку разорвал опоссум и попытался вытащить мешок с едой. Зверя я отпугнул, однако палатка была повреждена бесповоротно».

История из Индии от Андрея: «Едва мы начали разбивать лагерь, деревенские жители стали пугать львом, который якобы тут живет и может нас съесть. Охотно поверив в легенду и твердо решив ночевать именно здесь, мы легли спать. Положили поближе фотоаппарат на случай прихода льва. Увы, царь зверей не появился».

Команда Емельянова пережила во Вьетнаме нападение обезьяны-самца. Примат внезапно подбежал к туристу, разорвал пакет и выхватил оттуда драконов фрукт (питахайю). Затем взобрался на дерево и принялся поедать добычу, отгоняя рычанием соплеменников и косясь на изумленных россиян. Под конец вьетнамского тура группа Сергея нанесла визит в змеиную деревню неподалеку от Ханоя: «Ощущения не для слабонервных. Змеи повсюду: в террариумах, на картинах и в заспиртованном виде в банках. Тебе показывают живых змей и предлагают выбрать одну на обед. Могут даже выпустить поползти перед тобой по полу. Когда определился с выбором, жертву уносят на кухню. Чуть позже подают изысканные блюда: чипсы из кожи, роллы из мяса и водку с сердцем змеи».

У путешественников на двух колесах еда не всегда столь экзотическая. В Индии пьют вкусный масала-чай, в Иране готовят превосходный морковный джем. Вот отрывок из отчета о путешествии по Персии: «Попробовали нацио-

нальное блюдо под названием аб-гушт. Аб — вода, гушт — мясо. Его приносят в металлическом горшочке. В тарелку выливается томатный суп, который принято есть с накрошенным туда лавашем. Остальное, а именно бобовые, картофель и баранина, мнется толкушкой и употребляется как второе блюдо вместе с маринованными овощами».

По словам Емельянова, в азиатских странах порой трудно найти подходящую еду: «В тамошних магазинах нет гречки, макарон или тушенки. На прилавках выложены неизвестные нам продукты. В одном вьетнамском местечке нечего было купить, кроме рисовых макарон, которые по-особенному готовятся. Не расспроси мы продавца, как их варить, остались бы голодными». Похожая ситуация в Индии. Андрей Камушкин свидетельствует: «Даже мне, опытному туристу, в первый день в Индии есть было страшно. Настораживали сомнительные запахи, не говоря уже о самих блюдах. Впоследствии, планируя отправиться туда с группой, для первого дня я выбирал не бюджетные за-

бегаловки, а заведения для людей среднего достатка, чтобы мои подопечные прошли моральную «акклиматизацию».

РОДСТВЕННЫЕ ДУШИ

Существует два варианта велопутешествий. Самый комфортный — обратиться в туристический клуб, который за небольшую плату составит маршрут, подберет команду, поможет оформить визу и предоставит на время путешествия автосопровождение. Второй вариант, более экономный, — организовать поездку самостоятельно. Опытные путешественники настоятельно рекомендуют изучить азы велотуризма, прослушав базовый курс школы Русского клуба велопутешествий и совершив учебный велопоход. После этого вы будете готовы к любым неожиданностям. Например, к снегу в Африке, как это случилось в 2012-м с группой Емельянова, когда в Марокко сначала пошел дождь, потом град, а затем, на перевале, и вовсе повалил снег. «Весь путь преодолели в шлепанцах», — смеется Сергей. Сразу после этого группа отправилась в Сахару — и опять неожиданность: в пустыне +17 °С...

В путешествиях российские велотуристы часто встречают родных по духу иностранцев. Емельянов вспоминает: «В Гималаях мы познакомились с парой — она из Швеции, он из Франции. Молодые люди нашли друг друга через Интернет и решили вместе путешествовать по миру. К моменту нашей встречи они полгода крутили педали и добрались до Гималаев».

Иностранцев велосипедистов в России Сергей тоже видал. Двое французов ехали из Парижа в Дели через Москву. Продрогшие под сентябрьским дождем, они стояли у продуктовой палатки в районе границы Московской и Калужской областей. Вероятно, под снегом в Марокко россияне на велосипедах выглядели так же печально. Но не спешите их жалеть. Ведь немногим посчастливилось побывать в Тибете, спать под открытым небом в индийском селении и отвеждать змеиные роллы, запивая их вьетнамской водкой. **РВ**



Текст и фото:
Максим БЕЛОГОЛОВ

ФЭТБАЙК — СТРАННЫЙ ЗВЕРЬ НА ТОЛСТЫХ ЛАПАХ

Сколько раз провожали велосипедисты завистливым взглядом лыжников, для которых зима — праздник, долгожданный и радостный? Сколько раз самые последовательные энтузиасты «железного коня» задумывались, а не сменить ли зимой велосипед на лыжи? Но вот настал момент, когда для велосипедистов, готовых залечь в зимнюю спячку, настали счастливые времена: в велосипедную жизнь стремительно ворвался этот странный зверь на толстых лапах, которого любители зимней езды на велосипеде окрестили фэтбайком.

ШИРОКИЕ КОЛЕСА И НИЗКОЕ ДАВЛЕНИЕ

Теперь уже невозможно узнать, кому впервые пришла мысль использовать на велосипеде для повышения его проходимости объемные колеса с низким давлением. Первые упоминания о такой веломашине относятся к первой половине XX века. На зарубежных фотографиях того времени можно увидеть странные конструкции с невероятно большими колесами. Крайне мало известно о характеристиках первых ширококолесных монстров, об их возможностях и о том, как они применялись. В нашей стране умельцы тоже создавали для езды по болотам и снегам конструкции на пневматиках — колесах с автомобильными камерами вместо покрышек. Автомобильные камеры укреплялись с помощью жесткой ленты. Такое колесо могло свободно передвигаться по неровностям и мягким по-



пытать, как должен был выглядеть такой вездеход, достаточно представить себе, как выглядит катание на велосипеде в разгар зимы где-нибудь в Сибири или в северных регионах страны. Куда поехать кататься велосипедистам в такое время, когда дорожные службы едва успевают бороться со снежными заносами? Стоит только выбраться за город, как двухколесный друг безнадёжно вязнет в глубоких сугробах.

С ЧЕГО ВСЕ НАЧАЛОСЬ?

Этот тип велосипедов впервые появился в местах, которые славятся суровыми зимами и большим количеством снега. Фэтбайки в таком виде, в каком теперь знакомы, пришли к нам с Аляски. Пожалуй, впервые термин fat bike применительно к своему творению использовал Марк Грюнвальд (Mark Gronewald) — основатель небольшой мастерской по ремонту велосипедов в Анкоридже. Он-то и изготовил пару велосипедных рам, свободно вмещавших покрышки марки Nokian Gazzalody шириной 3 дюйма на самодельных ободах шириной 70 мм. Покрышки заметно увеличились в объеме и приобрели более плоский профиль. Это позволило использовать в них низкое давление и уверенно катиться по рыхлым покрытиям. Изобретение получило большую популярность на всей Аляске. Такие велосипеды захотели иметь и рыбаки, и охотники, и просто любители путешествий. В Интернете появились фотографии первых велосипедов с такими колесами, а известный в Америке производитель велосипедных рам и запчастей Surly приступил к выпуску первых серийных ободов шириной 65 мм — специально для велосипедов такого типа. Впоследствии каталог продукции, производимой Surly, пополнился первой серийной рамой фэтбайка — Surly Pugsley и первыми серийно выпускаемыми покрышками шириной целых 3,7 дюйма — Surly Endomorph. Это и стало отправной точкой — началом увлекательной истории развития нового направления в велосипедном мире.

РОДОНАЧАЛЬНИК СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Что же представляет собой фэтбайк в таком виде, в котором мы его сейчас знаем? Отличительная особенность фэтбайка — возможность поддерживать в колесах необычайно низкое давление вплоть до десятых долей атмосфе-



крытиям. Однако попытки создать велосипед с повышенной проходимостью отличались несовершенством, ограниченностью возможностей применения и не имели шансов на то, чтобы их производство было налажено хотя бы в мелкосерийном масштабе. Но идея велосипеда, способного использовать низкое давление в колесах для езды по снегу, песку, болотам и крупным препятствиям, оставалась востребованной. Нужна была универсальная конструкция — достаточ-

но легкая, простая в обслуживании, совместимая с большинством стандартных велосипедных компонентов и способная перемещать ездока не только в затрудненных природных условиях, но и позволять ему легко преодолевать расстояния по хорошим дорогам между участками, где могла потребоваться повышенная проходимость. Примерно в начале 2000-х годов появилось новое поколение велосипедов-вездеходов на широких колесах с низким давлением. Чтобы

ры (4–5 PSI). Покрышки должны иметь ширину не меньше 3,7–3,8 дюйма и устанавливаться на колеса с ободами 65–80 мм. Минимум! Тогда покрышка с низким давлением внутри не подворачивается и имеет немного плоский профиль, чтобы «плыть» по рыхлым и неровным снежным покрытиям. Перед создателями стояла задача: обеспечить полноценную работу стандартных для обычного горного велосипеда комплектующих в сочетании с возможностью установки невероятно широких колес. Проблема не ограничивалась необходимостью сделать широкие просветы перьев рамы и вилки для широких колес. Дело в том, что линия цепи, стандартная для горного велосипеда, неизбежно пересекалась с краем покрышки. Тогда придумали решение, известное сейчас любому, кто хоть немного интересовался конструкцией фэтбайков. Оно получило название «оффсет». Оффсет рамы или вилки — это смещение перьев в правую сторону на 17,5 мм. Таким образом, чтобы средняя точка оси втулки, установленной в такие перья, оказалась смещенной вправо на 17,5 мм относительно продольной оси рамы. Оффсет обода — это смещение отверстий под спицы на ободе на 17,5 мм вправо относительно центральной плоскости обода. Если такой оффсетный обод заспицевать абсолютно симметрично (чтобы зонты спиц были примерно одинаковыми) на стандартную для горного велосипеда заднюю втулку шириной 135 мм и вставить такое колесо в оффсетную раму, то центральная плоскость обода совпадет

с продольной осью рамы, а правый конец втулки (тот самый, где барабан с кассетой) будет выдвинут на 17,5 мм вправо, и цепь не будет задевать за толстую покрышку. В целях выравнивания линии цепи при подобном решении все фэтбайки стали оснащаться кареточным узлом шириной 100 мм. Именно так выглядел самый первый серийный фэтбайк Surly Pugsley. Нестандартные детали, необходимые для его сборки, — специальные рама и вилка с широкими несимметрично изогнутыми перьями, широкие обода, широ-

кие покрышки с широкими камерами и каретка под узел шириной 100 мм. Остальные детали — стандартные, от обычного горного велосипеда. Спереди у фэтбайка пришлось установить точно такую же втулку, как и сзади, — шириной 135 мм, потому что втулка шириной 100 мм оказалась почти равной получившейся в итоге ширине покрышки. По замыслу инженеров Surly, колеса в таком случае получались абсолютно идентичными, и их можно было прямо во время поездки поменять местами, если на переднем колесе



установить кассету или хотя бы одну-единственную звездочку. Такая особенность велосипеда полезна, если, скажем, в глухой местности выйдет из строя барабан задней втулки.

ВЕЛОСИПЕДНЫЙ «ЛУНОХОД»

Список производителей серийных моделей фэтбайков стремительно пополняется. К популярным американским моделям Surly Pugsley и Salsa MukLuk добавились дорогие европейские красавцы Sandman и самая дешевая народная модель от британских производителей On-One Fatty. Появилось серийное производство фэтбайков и на их исторической родине. Две крупные компании производят целые велосипеды такого типа и предлагают широкий выбор комплектующих к ним. Речь идет о компании SpeedwaycyclesAK, выпускающей модель Fatback, и американской Chain Reaction Cycles,

производящей недорогие рамы фэтбайков марки 9.ZERO:7 (907 — телефонный код Аляски). Со временем фирмы, выпускающие «фэты», стали чувствовать себя увереннее. Наметилась тенденция отказа от ряда стандартных для МТБ компонентов. Вслед за рамами, ободами, покрышками и камерами появились специализированные задние втулки шириной 170 мм, позволившие производителям отказаться от непривычного оффсета. Затем придумали специализированные системы шатунов и звезд, отодвинувшие еще дальше линию цепи и «подружившие» трансмиссию с еще более широкими колесами и ободами.

Выбор настолько расширился, что фэтбайк перестал быть велосипедом только для зимы. Накатистый слик в одночасье превратил его в удобный и надежный сити-байк, а Surly Nate с длинными щупальцами-грунтозацепами позволил широким колесам без труда преодолевать болотную трясину.

Самым ярким событием в эволюции фэтбайков стало появление модели Surly Moonlander. В то время многих производителей рам и комплектующих больше всего волновал внешний вид и весовые показатели. Верные своим революционным традициям инженеры Surly провозгласили новый тезис — широкие покрышки должны стать еще шире! Так родился первый и пока что единственный фэтбайк, полноценно рассчитанный на

использование колес шириной свыше 120 мм, или 4,8 дюйма. «Луноход» — так переводится название новинки. Инженеры внесли серьезные изменения в конструкцию традиционного фэтбайка. Никакие широкие втулки уже не могли решить проблему пересечения линии цепи с колесом, и разработчики прибегли к старому трюку — использованию оффсета задних перьев рамы и обода. Только теперь игра шла по-крупному, и оффсет на «Луноходе» составил 28 мм для перьев рамы и 20 мм для ободов, получивших название Clown Shoe и специально разработанных для этой рамы.

Три типа покрышек шириной от 4,7 до 4,8 дюйма дополнили список специальных комплектующих для велосипеда на самых широких в мире колесах. Такому специфичному велосипеду даже понадобилась специальная система MWOD, использующая каретку с удлиненным валом. А вот втулки на нем можно по-прежнему использовать стандартные — от обычного горного велосипеда шириной 135 мм.

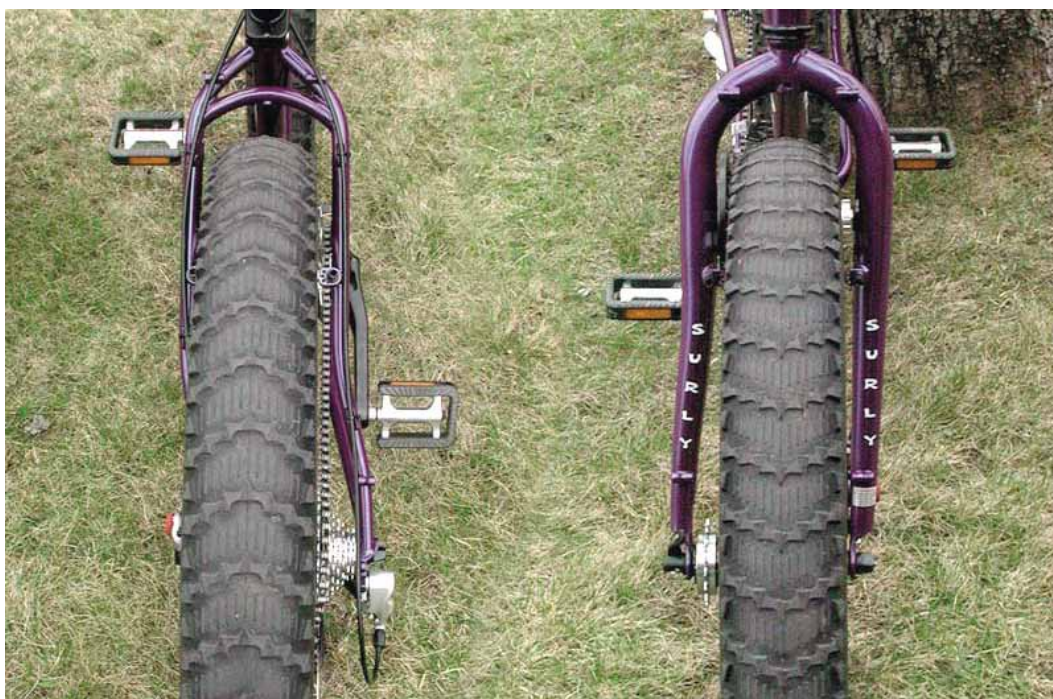
Справедливости ради стоит отметить, что фэтбайки росли не только вширь, но и в высоту. Почти сразу же после появления таких велосипедов начались непрерывные разговоры о том, что вездеход просто обязан быть найнером — велосипедом с колесами стандарта 29 дюймов. Таким образом, последний важный этап эволюции фэтбайка заключался в создании фэтбайка-найнера. Здесь снова проявили инициативу законодатели ширококолесной моды

Surly. Недавно выпущена модель под названием Krampus. Она имеет обода с посадочным диаметром, как у велосипедов с колесами 29 дюймов, и покрышки шириной 3 дюйма, которые надеваются на обода шириной 50 мм. Надо ли говорить, что в итоге получился велосипед, высота колес которого не имеет ничего общего с колесами обычного найнера и составляет примерно 31 дюйм! Зато пятно его контакта с поверхностью вполне может соперничать с более ширококолесными собратьями. К тому же оно вытянуто, что сильно облегчает управление и езду по участкам, где постоянно возникает необходимость маневрировать.

НЕ ПЕРЕВЕЛИСЬ УМЕЛЬЦЫ В РОССИИ

Наверное, неслучайно первые в России велосипеды такого типа появились на заснеженных сибирских просторах. Для меня история знакомства с фэтбайком началась в 2008 году. Где-то далеко, за бескрайним океаном, рождалась история нового велосипеда. Сказочно красивого и могущественного, способного повелевать самой грозной для велосипедов стихией — снежной. Долгими зимними вечерами сидели с друзьями за компьютером и думали о начавшемся с вечера снегопаде. Думали о том, что уже пять сантиметров свежего снега подпишут смертный приговор нашей тренировке на горных велосипедах. И нам опять придется мучиться и крутить надоевший велостанок, обливаясь потом и проклиная холодную зиму с ее коротким днем и бесконечными метелями.

И тут наше внимание привлекли фотографии с необычным сюжетом. На фоне снежного пейзажа были запечатлены счастливые лица райдеров, ласково поглаживавших рамы велосипедов. Первое, что бросалось в глаза, — их необычайно широкие колеса. Оказалось, фотография сделана на Аляске неподалеку от знаменитого ледника Кник Глэйсер (Knik Glacier). После тщательного изучения разглядели на рамах веломашин надпись «Surly Pugsley». Заказ из зарубежных магазинов был тогда не в диковинку, но ни один магазин, посылавший товары в Россию, увы, не имел в своем каталоге товаров производства Surly. Переговоры с мастерами, живущими на Аляске и изготавливающими рамы фэтбайков на заказ, ни к чему не привели. Оказалось, что почтовое сообщение между Аляской и Сибирью практически отсутствует.



Помощь пришла неожиданно. Наше терпение было вознаграждено: посредник из Великобритании согласился за баснословно высокую цену послать в далекий Иркутск фреймсет Surly Pugsley. Для меня. Мой друг из города Ангарска, с которым рассматривали фотографии необычных велосипедов с Аляски, проявил еще большее упорство. Он нашел в России умельцев, согласившихся качественно и быстро изготовить фреймсет, способный вмещать колеса

лище. Наступила весна. И как только подсохли дороги к лесу, мы спохватились: не рано ли убрали зимние велосипеды? Захотелось проверить, насколько хороши широкие колеса на низком давлении в новых условиях. Вот тут нас ждал приятный сюрприз. Мы ожидали, что ощущения будут напоминать езду на самых обычных горных велосипедах, но нашли нечто новое и крайне необычное. Так мы открыли для себя мир летнего катания на фэтбайках. И раз-

веяли миф о том, что фэтбайк является велосипедом только для зимы.

ЧУДО ШИРОКОКОЛЕСНОЕ

Есть ли границы возможностей фэтбайка? Как определить целесообразность его использования в тех или иных условиях? Что он может предложить спортсменам, туристам, любителям экстремальных видов спорта? По мере роста популярности фэтбайка расширялся и круг его поклонников. Каждый новый обладатель ширококоленного чуда находил в нем что-то свое. Важную роль в том, что фэтбайк вызвал широкий резонанс в стране, сыграл портал «Веломания» (Velomania.ru). Еще осенью 2009 года в разделе «Мои два колеса» я рассказал о фэтбайке. Доброжелательная атмосфера обсуждения моей велосипедной обновки побудила к регулярному освещению темы. Термин «фэтбайк» обрел популярность. В самых разных уголках страны появились первые обладатели велосипедов на широких колесах, использующих низкое давление для увеличения проходимости. В Москве и Санкт-Петербурге, на Урале и Дальнем Востоке каждый новый владелец фэтбайка примерял его к своим нуждам. Сразу же стало понятно, что фэтбайк станет приоритетным выбором не только для какой-то определенной категории велосипедистов. Фэтбайками активно интересовались и те, кто тренируется



необходимой ширины. Такими мастерами оказались известные в России производители титановых велосипедных рам из компании «Рapid». Так благодаря инициативе моего друга Константина Ерёмкина из Ангарска наша страна стала не пассивным потребителем развивающегося нового велосипедного направления, а заняла достойное место среди стран, производящих фэтбайки. Марка «Рapid» теперь красуется на главных страницах практически всех зарубежных порталов, посвященных фэтбайку, в перечне ведущих производителей фэт-рам и комплектующих к ним. С более мелкими комплектующими, ободами, покрышками и камерами проблем не возникло.

Зиму 2009–2010 мы встретили на новых велосипедах. Наша первая зима на фэтбайках пролетела как волшебный сон. Мы прошли тысячи километров снегоходных дорог, заметенных таежных зимников, бескрайних снежных пустынь на Байкале и Иркутском водохрани-



для участия в соревнованиях по кросс-кантри, и те, кто готовится к выступлению в дисциплине даунхилл. К фэтбайку присматривались и люди, серьезно увлекающиеся велосипедным туризмом, предпочитающие городским джунглям дикую природу. Фэтбайк захотели иметь гонщики, выступающие в соревнованиях на шоссе. Ну и, скажите, кто откажется от велосипеда, способного превратить самую отвратительную дорогу в гладкое шоссе?

На фэтбайке можно ездить практически везде. Но есть такие места, которые придают катанию на нем особое очарование. В их числе — обширные замерзшие водоемы, снеговые дороги, одиночные следы снегоходов в лесных массивах. На открытых пространствах под воздействием сильного ветра образуется плотная корка фирна, способная выдерживать вес фэтбайка с ездоком. В бесснежный период фэтбайк хорошо зарекомендовал себя на болотистой местности, каменистых осыпях и песчаных пляжах. Проезжая по камням и сучьям, можно воспользоваться относительной безнаказанностью и запомнить все детали прохождения сложного участка — группировку, толчки, траекторию. Несмотря на громоздкий вид, фэтбайк едет удивительно легко. Хорош он и на асфальтированных улицах. Огромные мягкие колеса превращают нервную городскую езду в безопасное занятие. Чего только стоит возможность фэтбайка легко заезжать и съезжать по лестницам, а неожиданно возникший на пути высокий бордюр не вызовет необходимости резко оттормаживаться и искать обходные пути! Даже водители с большим уважением относятся к велосипеду, имеющему колеса соизмеримые с автомобильными.

СОВЕРШЕНСТВО, НИ НА ЧТО НЕ ПОХОЖЕЕ

Итак, фэтбайк может по многим характеристикам претендовать на совершенство, ни на что не похожее. Какую роль он может сыграть в велосипедной культуре, с учетом его преимуществ — простоты конструкции, высокой проходимости, неприхотливости к условиям? Конечно же, фэтбайк может найти применение у велосипедистов как специальное средство для технической и физической подготовки. Он упрощает освоение приемов прохождения сложных участков трассы. Позволяет наладить регулярные тренировки в сложных климатических условиях. Даже его тяжелая динамика успешно трудится над услож-

нением тренировочной задачи. Осталось только поразмышлять над перспективами фэтбайка как самостоятельного вида спорта.

В Америке, особенно на Аляске, уже давно получили большую популярность зимние состязания, в которых на равных соперничают лыжники, бегуны и велосипедисты. Некоторые из них стали культовыми и известны за пределами США. К ним можно отнести Iditarod Trail Invitational, Susitna 100, Arrowhead 135.



Похожие соревнования проводятся и в Европе. У любителей зимних видов спорта большой популярностью пользуется комбинированная гонка Rovaniemi 150, стартующая в Финляндии. Проводятся соревнования между велосипедистами, лыжниками, бегунами и в России. В календаре большинства интернет-порталов, посвященных фэтбайку, есть гонка под названием Siberian Black Ice Race, маршрут которой составляет более чем 700 км по льду Байкала. В последнее время обладатели фэтбайков на комбинированных зимних гонках нередко занимают весь пьедестал почета.

Любопытно, что по этой причине фэтбайки зачастую выделяют в отдельную категорию. Так, появились первые специализированные гонки на фэтбайках, наподобие проводящегося в Америке Farmer's Fat Bike Race. Или «Гон-

ки полной луны», стартующей в конце декабря при свете фонарей на лыжно-биатлонном комплексе Ангарска. Словом, фэтбайки вполне могут конкурировать с другими велосипедами и на привычных для них трассах. Команда бельгийских производителей велосипедов Sandman уже давно успешно выступает на фэтбайках собственного производства в состязаниях «Супер-Д» и на гонках в формате ХСМ — горных марафонах.

Как известно, велоспорт — это активный отдых. И средство избежать пробок, по дороге на работу. В широких колесах фэтбайка — решение многих насущных проблем. К примеру, с велосипедными парковками. Уйму денег стоит строительство велосипедного парка с ухоженными дорожками, безопасными поворотами с контруклонами и интересным микрорельефом. Да и место под него в плотной городской инфраструктуре выделить сложно. А вот сооружение временной трассы из снега для фэтбайка сведется к покупке нескольких литров бензина для снегоходной техники и оплате труда человека, который укатает несколько километров снежной дороги в любой лесопарковой зоне. Или даже в центре города. Везде, где есть огромные сугробы, могла бы расположиться великолепная велосипедная дорожка. И прослужит она долго: широкие колеса с низким давлением не нанесут ей вреда. Опыт постройки подобных трасс для фэтбайков уже давно используется за рубежом. Многие зимой готовят часть трасс по образцу лыжных для конькового хода, но предназначенных для езды на велосипедах с колесами на низком давлении. Возможно, кому-то это покажется странным, но летом фэтбайк тоже может способствовать решению проблемы организации регулярных мест катания на велосипеде. Существует немало мест, где можно получить удовольствие от езды на фэтбайке. Здесь опять ключевую роль играют широкие колеса с низким давлением, не вгрызающиеся в грунт, а свободно плывущие по его поверхности. Ну, а затраты — не велики. Во всяком случае, дело стоит того!

*Автор публикации Максим Белоголов — выпускник Иркутского государственного университета. Преполагает в Восточно-Сибирском институте МВД, подполковник внутренней службы. Выступал за сборные вузов и сборную команду области по лыжному спорту. Для тренировок использовал горный велосипед, а с 2009 года — фэтбайк. **РВ***



Текст: Дмитрий КОРОТКОВ

Немецкий производитель не терял времени даром и, помимо флагманского шоссейника, представил на 2013 год сразу три платформы маунтинбайков: новый карбоновый двухподвес Nerve CF с колесами 26 дюймов и ходом подвески 120 мм; алюминиевый двухподвес Nerve AL 29 с колесами 29 дюймов и ходом 110 мм; карбоновый хардтейл Grand Canyon CF SLX 29. Последний биг-фут уже обкатан в прошлом сезоне гонщиками команды Toreak-Ergon. Хотим поделиться впечатлениями о нем и мы.

CANYON

2013 МТВ:

БОЛЬШЕ КАРБОНА, КРУПНЕЕ КОЛЕСА

Фото: Владимир ГРИШЕЧКО



Grand Canyon CF SLX 29 (2013)

**РАМА**

Образец размера М весит 1100 граммов — совсем неплохо для твинтайнера. По словам производителей, рама стала еще более жесткой и управляемой. У Grand Canyon CF SLX 29 она имеет три разных слоя, сплетенных из карбоновых волокон (каждый — особым способом). Один придает амортизационные свойства, другой — жесткость, третий отвечает за противоударные качества. Разнонаправленные слои скомбинированы в разных местах по-разному в зависимости от желаемых для конкретной области рамы характеристик.

Передняя часть получилась особенно крепкой благодаря выпуклой нижней трубе, коническому рулевому стакану и сквозной передней оси диаметром 15 мм. В первую очередь это положительно сказалось на точности руления.

Инженеры компании не обошли вниманием также среднюю и заднюю части байка. Это проявляется в нижних перьях внушительного размера, дропаутах под сквозную ось 142×12 мм и конической подседельной трубе, позаимствованной у шоссейника Canyon. Широкий кареточный узел не только усиливает среднюю часть, но и увеличивает грязевой просвет заднего колеса.

Для велосипедов с большими колесами проблема маневренности всегда актуальна. CF SLX 29 отличается остротой управления, свойственной гоночным экземплярам. Именно таким и хотели его видеть создатели. Угол наклона рулевой трубы составляет 70 градусов, нижние перья на удивление короткие — 433 мм, оффсет каретки относительно низкий — 60 мм, что обеспечивает байку достаточную верткость на узких синглтреках и в то же время хорошую устойчивость на высокой скорости.

Canyon позаботился о защите от ударов коронной вилки по раме при падении, предусмотрительно выгнув нижнюю трубу. А чтобы руль не бился о верхнюю трубу, установлена рулевая колонка со специальными ограничительными упорами.

НА ХОДУ

За счет массивных и коротких нижних перьев байк обладает спортивной, но без нервозности управляемостью. Низко расположенный кареточный узел — залог удобной посадки. О посадке на твинтайнере стоит сказать отдельно. Производители, и Canyon тут не исключение, постарались сохранить привычную для райдера эргономику. Впечатляет предсказуемость поведения CF SLX 29. Несмотря на большие колеса, он комфортно себя чувствует в тес-





ных поворотах. В остальном 29-й размер ему только в помощь. Препятствия поменьше преодолеваются незаметно. Grand Canyon переезжает их, как танк, порождая у райдера непередаваемое ощущение вседозволенности.

КОЛЕСА

Mavic Crossmax SLR 29 — достойный выбор для топового хардтейла. В последние годы у французского производителя появилось много серьезных конкурентов, не уступающих Mavic ни в качестве, ни в весе. Однако по дизайну и узнаваемости равных Mavic Crossmax SLR по-прежнему нет. Правда, с форматом 29 не все было так просто. Переход на большие колеса оказался сложнее и дольше, чем предполагали специалисты компании.

Дело в том, что с увеличением диаметра жесткость падает в кубической зависимости. Прототип колеса 29-го размера, собранного по аналогии с 26-м, получился на 39% слабее. Инерция повысилась на 40%, натяжение спиц, удерживающих обод, значительно возросло. Попробовали увеличить количество спиц с 20 до 24, это отрицательно сказалось на весе. Тогда вернулись к прежнему количеству, но с небольшой прибавкой в весе усилили сами спицы. И в том и в другом случае в результате испытаний на обод возникали трещины. Райдеры Cannondale — профессиональные гонщики, которые тестировали образцы, — отмечали:

колесо с 24 спицами за счет меньшего натяжения спиц идет более комфортно. Колеса же с 20 спицами едут жестко, зато быстро, что в гонке, безусловно, важнее.

Проблему трещин решили путем некоторого утолщения боковых стенок обода. Казалось бы, теперь все в порядке, но стали лопаться радиальные спицы на стороне переключателя. Их подвергли специальной обработке, добавив прочности без увеличения веса. Колеса прошли жесткие тесты в лабораторных и реальных условиях, прежде чем начали выпускаться серийно. Теперь красивые, всесторонне проверенные Mavic Crossmax SLR 29 заняли свое место на замечательном байке Grand Canyon CF SLX 29. Их вес составляет всего 1620 граммов (755 — переднее, 865 — заднее).

ВИЛКА

Качество езды на Float 29 можно охарактеризовать как плавное, но не отнимающее много сил, что отчасти даже компенсирует излишнюю жесткость гоночных колес. Мягкость системы демпфирования в сочетании с антифрикционным покрытием труб от Kashima обеспечивает работу вилки по всей амплитуде. Причем байк идет ровно, сжатие и возврат вилки в исходное положение заметны только со стороны. Естественно, 100 мм нельзя ставить в один ряд с «бездонными» даунхиллими ходами — при наезде на препятствие по-

серьезнее в процесс включаются руки, ноги и корпус.

С приходом 29-дюймового стандарта проблема жесткости коснулась и амортизационных вилок. Перья стали длиннее, пластичнее. В связи с этим наличие у вилки сквозной оси 15QR видится нам вполне обоснованным — торсионная жесткость не вызывает нареканий. Благодаря жесткости рамы, вилки, колес у Grand Canyon CF SLX 29 в повороте отсутствуют неприятные «подрывающие» ощущения.

КОМПОНЕНТЫ

Об эталонном качестве трансмиссии Shimano XTR написано много, и повторяться, наверное, нет смысла. Скажем лишь, что производители велосипедов ставят компоненты XTR на топовые гоночные модели. По уровню навесного оборудования уже можно судить о статусе байка.

ТОРМОЗА

Formula R1 — прекрасно зарекомендовавшие себя дисковые гидравлические тормоза от итальянского производителя, одни из лучших в мировом рейтинге. Они обладают мощным тормозным усилием, хорошей модуляцией и безотказностью. Formula R1 гармонично вписались в соцветие топовых компонентов Grand Canyon CF SLX 29. **PV**



Formula R1 — прекрасно зарекомендовавшие себя дисковые гидравлические тормоза от итальянского производителя, одни из лучших в мировом рейтинге.



Наличие у вилки сквозной оси 15QR видится нам вполне обоснованным — торсионная жесткость не вызывает нареканий.



Наличие компонентов XTR — признак топовой гоночной модели



СПЕЦИФИКАЦИЯ

Рама:	Grand Canyon CF SLX 29
Рулевая колонка:	Cane Creek Serie 40 IPU-Topcap
Вилка:	Fox Float Terralogic Factory 29 100 mm 1.5 15QR Kashima
Задний переключатель:	Shimano XTR RD M986 Shadow+SGS
Передний переключатель:	Shimano XTR FD M986 HDM 2×10
Шифтеры:	Shimano XTR SL M986
Тормоза:	Formula R1
Ротор тормозной передний:	Formula 180 Rotor
Ротор тормозной задний:	Formula 160 Rotor
Колоса:	Mavic Crossmax SLR 29 15 mm/142
Передняя покрышка:	Continental X-King 2.2 RACE Sport 29 Black Chilli
Задняя покрышка:	Continental Race-King 2.2 RACE Sport 29 Black Chilli
Кассета:	Shimano Deor XT CS M771 10 speed 11-36
Система шатунов:	Shimano XTR FC M980 38/26
Вынос:	Ritchey WCS
Руль:	Ritchey MTN WCS Carbon flat
Рукоятки:	Ergon GA 1 OEM Grip
Седло:	Selle Italia SLS Kit Carbonio
Подседельный штырь:	Ritchey WCS Carbon 30,9

ВЕРДИКТ PROVELO

Grand Canyon CF SLX 29 — красивый байк профессионального уровня. Он наделен большим гоночным потенциалом и рассчитан на серьезные нагрузки кросс-кантрийных соревнований и марафонов. Из плюсов: Canyon реализует продукцию без посредников прямо с завода, поэтому покупки обходятся значительно дешевле по сравнению с конкурентами в своем классе. Grand Canyon CF SLX 29 можно заказать в четырех различных комплектациях на выбор.

ИЗМЕРИТЕЛЬ МОЩНОСТИ В ТЕОРИИ И НА ПРАКТИКЕ

Текст: Дмитрий КОРОТКОВ
Фото: Владимир ГРИШЕЧКО



В прошлом номере мы познакомили читателей с одним из новейших устройств, измеряющим мощность на велосипеде. Пауэрметры в последнее время вызывают все больший интерес не только у профессиональных спортсменов, но и у энтузиастов велосипедного спорта, которые стремятся добиться лучших результатов за счет максимально эффективных тренировок. Расскажем подробнее о самих приборах и о некоторых возможностях применения данных, полученных с их помощью.

Как ясно из названия, пауэрметр измеряет мощность. Она показывает результат усилий райдера «на выходе» — не по ощущениям, а по факту. Ватты, продуцируемые гонщиком при вращении педалей, те же самые, что зажигают электрическую лампочку или приводят в движение электромотор. Чем больше ватт получено, тем ярче горит лампочка и тем быстрее едет велосипед. «Парково-тротуарный» велосипедист может выдать в час приблизительно 175 ватт, велосипедистка — 150. Гонщик-любитель покажет 270 ватт, гонщица — около 200. Райдеры Мирового тура в течение часа способны выжимать примерно 340–360 ватт.

Пульсометром на тренировках пользуются давно. Но время не стоит на месте, технологии развиваются, и все больше спортсменов и тренеров берут на вооружение пауэрметры. Мощность является единственным объективным показателем, на который почти не воздействуют внешние факторы, в отличие, например, от скорости или пульса. На скорость в значительной

мере могут влиять ветер (попутный или встречный), качество дорожного покрытия, давление в шинах, рельеф местности, траектория движения и т. п. Пульс также зависит от внешней среды: в жару учащается, в холод или дождь — падает. При движении в гору сердце быстрее отзывается на усилия спортсмена, чем на равнине или спуске. Как исключение надо признать: то же самое происходит и с мощностью. Развить ее на спуске намного труднее. Таким образом, пауэрметр объективно характеризует состояние гонщика.

Кроме объективности, у этого прибора есть еще одно важное преимущество перед пульсометром — он мгновенно реагирует на усилие, точно отражая интенсивность отрезков. Что касается пульса, то при возникновении нагрузки организму требуется время для адаптации, поэтому значение ЧСС, адекватное стрессу, появляется на дисплее с некоторой задержкой. Тем не менее пульсометр незаменим для контроля времени, необходимого на восстановление в интервалах между ускорениями.

Первый мобильный пауэрметр, который можно было использовать не только в помещении, но и на улице в условиях тренировки или гонки, появился на свет в середине 80-х годов. Это ознаменовало настоящий прорыв в области тренировочных технологий. Прибор оказался востребованным и чрезвычайно полезным как для спортсменов, так и для тренеров.

ГДЕ ПРАКТИЧНЕЕ РАСПОЛОЖИТЬ ПАУЭРМЕТР

— во втулке, в шатунах или педалях? Монтировать систему шатунов на байк, естественно, сложнее, чем установить колесо или прикрутить педали. К тому же колесо вместе с велокомпьютером легко переставляется с одного велосипеда на другой. Правда, в случае прокола и срочной замены колеса байк останется без пауэрметра. Есть смысл подумать о педалях Polar Look Keo. Помимо простоты крепления они обладают еще одним неоспоримым преимуществом — измеряют мощность каждой ноги в отдельности. Но есть и минус — эта система работает по своему закрытому протоколу беспроводной связи и несовместима с распространенным ANT+.

Пауэрметр представляет собой систему сенсоров, снимающих усилие в единицу времени. Она может быть встроена во втулку колеса, систему шатунов или педали, если речь идет о мобильных устройствах. У стационарных велоэргометров вес и габариты не являются критическими условиями, поэтому они стоят особняком.

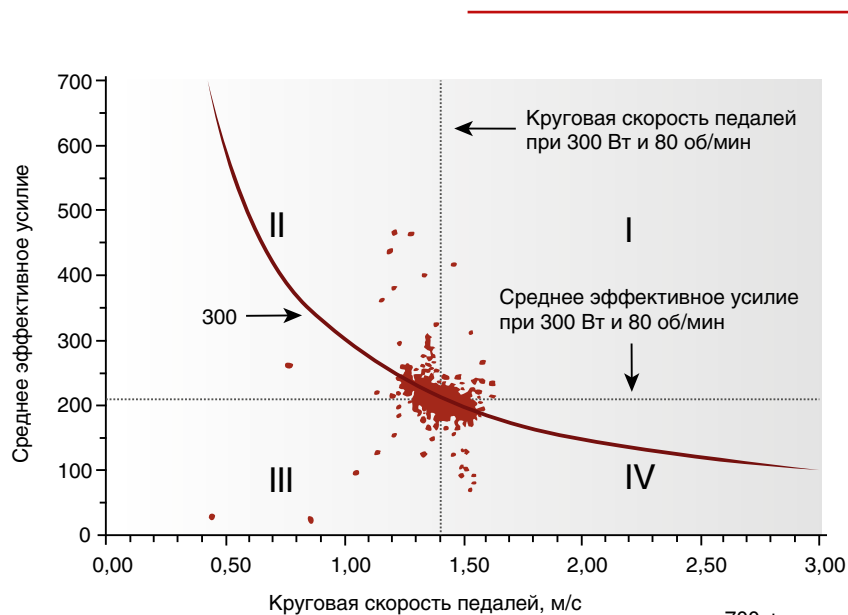


СЕГОДНЯ МОЖНО ВЫДЕЛИТЬ ЧЕТЫРЕ ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ПАУЭРМЕТРОВ, применяющих дорогую электронику, показания которой заслуживают доверия. Это SRM, Cycleops, Quarq SRAM и Look Keo. По точности работы и весу «начинки», интегрированной в узлы велосипеда, устройства находятся примерно на одном уровне. Их вес около 100 граммов, а погрешность варьирует в пределах 2 процентов.



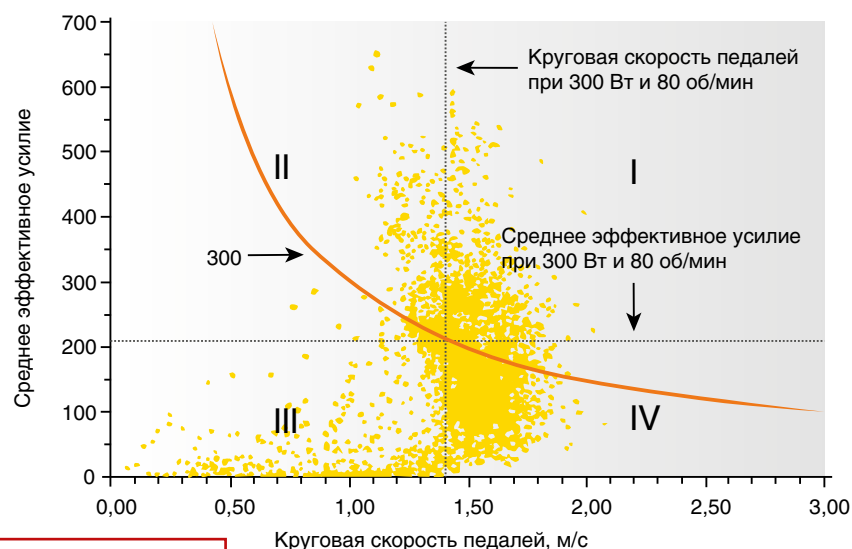
ФИНАНСОВАЯ СТОРОНА ВОПРОСА:

по цене одного комплекта педалей Polar Look Keo Power System (2300 долларов) можно купить систему Quarq SRAM (2000 долларов) или два колеса со втулкой-пауэрметром Cycleops (1300 долларов). Системе шатунов SRM (5000 долларов) по стоимости приблизительно соответствуют четыре колеса или два комплекта педалей. Думайте сами, решайте сами. Цифры указаны ориентировочно, т. к. в силу различных нюансов всегда существует шанс найти желаемое по сходной цене.



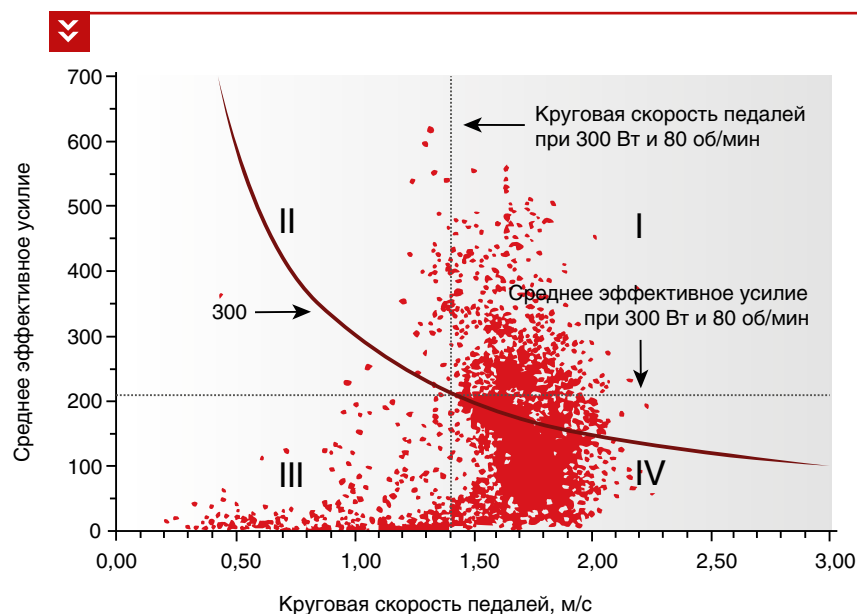
Квадрантный анализ индивидуальной гонки на время (40 км по равнине)

Квадрантный анализ шоссейной гонки по равнине



Важным параметром является оптимальный каденс — скорость вращения педалей, с которой достигается предельная мощность при минимальном значении пульса. Вычисляется она посредством 30-минутного теста с постоянным каденсом, допустим, 90 оборотов в минуту.

Квадрантный анализ критерия на равнине



- Квадрант 1:** Большое усилие и высокий каденс — спринт.
- Квадрант 2:** Большое усилие и низкий каденс — подъем на гору, интервалы с большой передачей.
- Квадрант 3:** Малое усилие и низкий каденс — восстановительные тренировки.
- Квадрант 4:** Небольшое усилие и высокий каденс — критерий.

Для хранения и анализа данных предусмотрено соответствующее программное обеспечение от производителя. Кроме того, на независимых онлайн-порталах можно (хотя не всегда бесплатно) завести свой аккаунт.

Современный софт предоставляет пользователю большие возможности для подробного анализа данных, зафиксированных на тренировках и гонках, расчета и распределения нагрузки по зонам мощности, создания тренировочных программ. Теперь благодаря Интернету тренер может работать дистанционно сразу с несколькими спортсменами.

Поскольку программное обеспечение различается по набору функций, стилю оформления и пр., рассмотрим для примера наиболее популярный интернет-ресурс trainingpeaks.com.

Здесь мощность оценивается по нескольким параметрам. Ее среднее значение — AV power — определяется как среднее арифметическое по замерам в интервалах от 1 до 5 секунд. Нормализованная мощность — Normalized Power (NP) — более важный параметр, который реалистичнее отражает реакцию организма на нагрузку. Если райдер на короткое время прекратил вращать педали, запущенные физиологические процессы, такие как учащенное сердцебиение, утилизация гликогена, накопление молочной кислоты, продолжают по инерции. Отсюда индекс вариативности (VI), который показывает отношение нормализованной мощности (NP) к средней (AV power). Чем VI ближе к единице, тем ровнее нагрузка, тем эффективнее потрачены силы.

Показателем физической тренированности является фактор эффективности (Efficiency Factor, EF) — отношение мощности к пульсу при определенном уровне нагрузки. Если после тренировочного цикла скорость возросла, а EF практически не изменился, значит, причиной прогресса послужили факторы, не связанные с тренировкой (например, иная конструкция байка, новые колеса и т. п.). Уровень тренированности демонстрирует и так называемый деаплинг (Decoupling — «разъединитель»). Он действует только в пределах лактатного порога, так как при анаэробном обмене включаются иные механизмы энергообеспечения и линейная зависимость нарушается. На графике деаплинга проведены две горизонтальные параллельные прямые. Одна отображает мощность, другая — пульс. Допустим, мощности 150 ватт соответствует пульс 130 ударов

в минуту. По мере продвижения райдера по дистанции пульс имеет тенденцию к учащению, притом что мощность остается неизменной. Поэтому линия мощности по-прежнему прямая, а линия пульса плавно уходит вверх. К концу условно трехчасовой поездки (тренировка может продолжаться и 4, и 6 часов — зависит от того, к какой дистанции идет подготовка) пульс поднимется, опять же условно, до 160. Разница между отношением мощности к пульсу на отметках 1,5 часа и 3 часа выражается в процентах. 5% — хорошо; 10% — свидетельство того, что спортсмену нужно больше работать над аэробной выносливостью.

Любая нагрузка характеризуется интенсивностью. При расчете фактора эффективности ее уровень, соответствующий анаэробному порогу, принимается за единицу. Нагрузка с EF 0,75 соответствует активно-восстановительной тренировке, 1,15 и выше — короткой спринтерской гонке.

Реакция организма на нагрузку зависит не только от интенсивности, но также от ее продолжительности и периодичности. Иными словами, насколько тяжелыми были тренировки, по сколько часов и сколько раз в неделю. TSS (Training Stress Score) — еще один уникальный параметр онлайн-системы trainingpeaks.com, который характеризует количественный или накопительный фактор предыдущих нагрузок. Эта искусственная величина вычисляется на основе анализа данных, накопленных за день, неделю или месяц. TSS помогает определить максимальные объем и интенсивность работы, которые приведут к прогрессу, а не к перетренированности. Так, TSS не больше 150 предполагает полное восстановление уже завтра. От 150 до 300 — остаточная усталость может чувствоваться, но пройдет на второй день. От 300 до 450 — организм восстановится лишь на третий день. TSS свыше 450 означает, что для реабилитации требуется несколько суток.

Ключевым параметром для расчета вышеуказанных индексов и коэффициентов является функциональная пороговая мощность (Functional Threshold Power, FTP) — максимальная мощность, которую гонщик может производить в течение часа. Идеальный способ узнать FTP — найти свободную дорогу, хорошо разогреться и проехать один час с максимальной отдачей. Усеченный вариант теста — отработать в полную силу не час, а 20 минут и полученное значение умножить на 95%. Преимущество короткого теста в том,

что он менее затратный и проводить его можно чаще. Делать это лучше именно на шоссе, ведь заставить себя выложиться на велотренажере в закрытом помещении намного труднее.

У любого гонщика есть ограниченный ресурс сил — предел, выше которого «прыгнуть» невозможно. Этот ресурс включает в себя некоторое количество взрывных усилий, находящихся в 120% от уровня анаэробного порога и продолжающихся не меньше минуты. Такие отрезки образно называются «спичками». У каждого свой запас «спичек»: 4, 5, 10 ускорений за гонку. От их правильного распределения зависит, насколько успешным будет финиш. Исчерпав лимит раньше времени, гонщик становится объектом для атак. Определять количество «спичек» в «коробке» лучше в ходе длительных гонок, предполагающих ускорения с полной выкладкой. Потом, задав в программе параметры времени и интенсивности, на графике можно увидеть, сколько «спичек» выполнено. Задача тренировок — увеличить количество интервалов и интенсивность «горения», то есть отрабатывать те же самые минутные отрезки, но с большей мощностью.

Важным параметром является оптимальный каденс — скорость вращения педалей, с которой достигается предельная мощность при минимальном значении пульса. Вычисляется она посредством 30-минутного теста с постоянным каденсом, допустим, 90 оборотов в минуту. В результате райдер узнает свою максимальную полчасовую мощность. Пусть это будет 300 ватт. Средний пульс, скажем, 170 ударов в минуту. Через неделю спортсмен проходит аналогичный тест, выкручивая те же 300 ватт, но уже с каденсом 95 оборотов в минуту. Если среднее значение пульса увеличилось, в следующий раз можно поэкспериментировать с каденсом 85. В конечном счете выявляется частота pedalирования, при которой организму легче всего переносить нагрузку.

Однако для разных типов нагрузки оптимальный каденс разный. Для гор характерна работа с большим усилием и низким каденсом, на равнине — наоборот. Квадрантный анализ — это графический инструмент, доступный в [trainingpeaks](http://trainingpeaks.com), который в виде диаграммы рассеивания показывает нервно-мышечный ответ организма на предлагаемый вид нагрузки. Ось Y означает усилие, прикладываемое к педалям. Ось X — скорость вращения педалей.

Две линии (горизонтальная и вертикальная), соответствующие значениям порога-



График расхождения кривых мощности и пульса

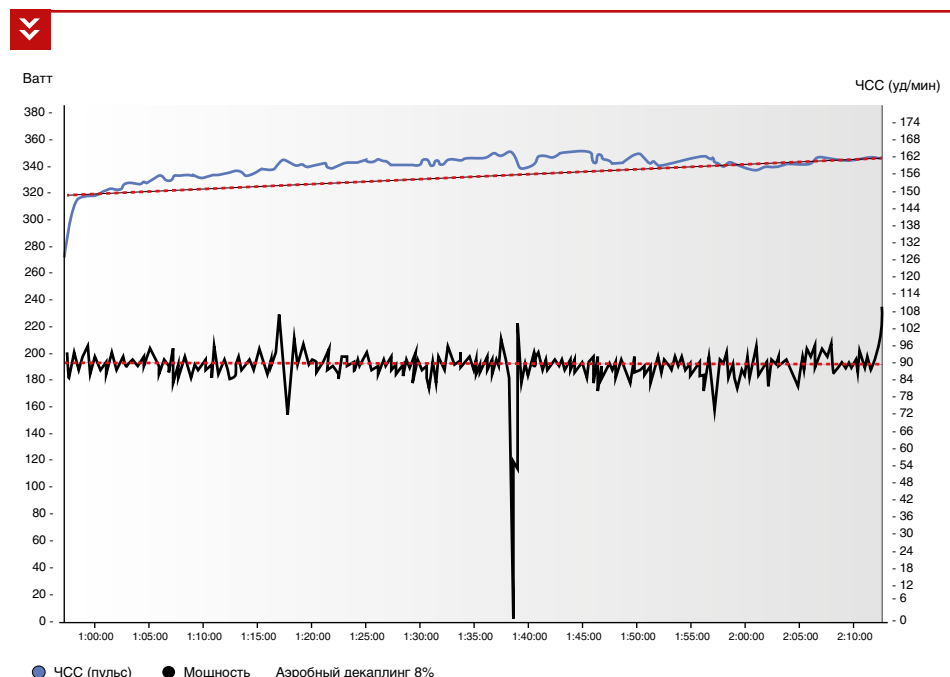
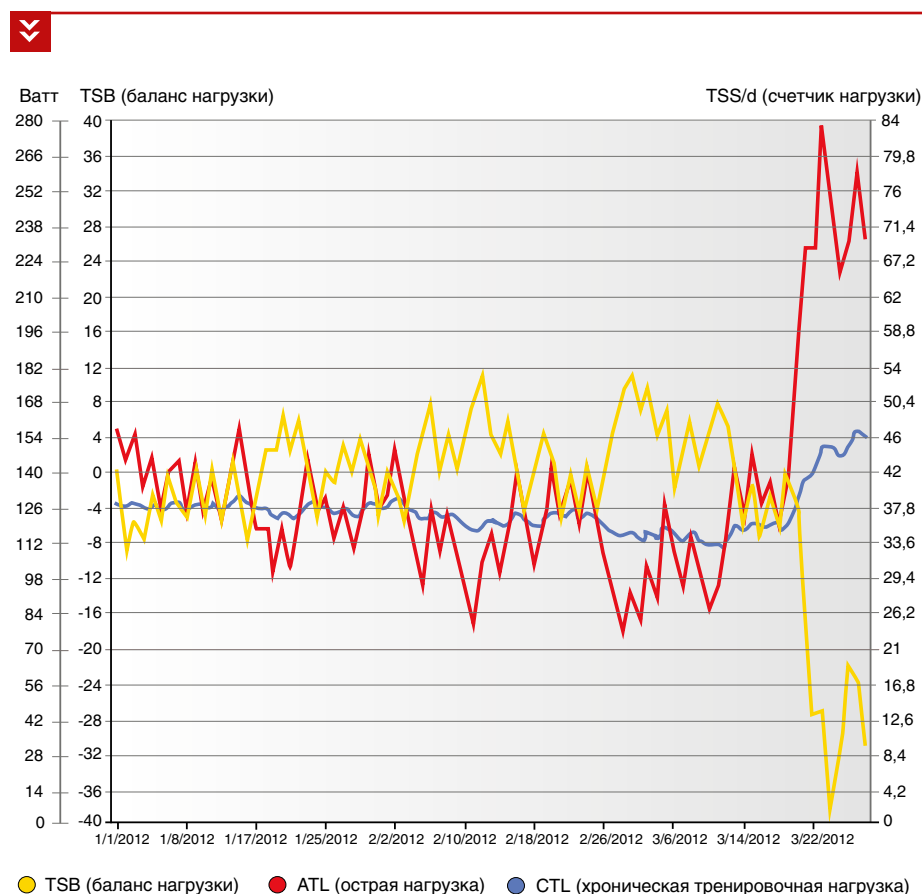


График физической готовности райдера



вой мощности (FTP) и каденсу, делят поле диаграммы на четыре квадранта.

Любая тренировка задействует две системы — сердечно-сосудистую (выносливость) и мышечную (сила). Мощность является производной двух параметров — силы и скорости вращения педалей. Каждый квадрант демонстрирует, в какой комбинации была достигнута требуемая мощность.

Если гонщик готовится к критериуму в помещении, на велоэргометре он должен выкручивать необходимые ватты в квадрантах 1 и 4. Маунтинбайкеры обычно ориентируются на точки замеров в квадранте 2.

График функции Performance Management Chart представляет острую тренировочную нагрузку и находящуюся в противофазе реакцию организма на нее — TSB (Training Stress Balance). Синей линией обозначена хроническая тренировочная нагрузка, которая действует с кумулятивным эффектом в течение продолжительного времени. Под хорошей физической формой, по словам крупного специалиста в области тренировок с пауэрметром Эндрю Когана, понимается сочетание фитнеса и свежести. В качестве примера можно привести гонщика-многодневщика, фитнес которого прибавляется с каждым этапом, но форма в силу накапливающейся усталости не растет.

Профиль мощности (Power Profile Chart) позволяет велосипедисту видеть свои сильные и слабые стороны. По результатам 5-секундного, минутного, 5-минутного, получасового, часового тестов программа в каждом случае подсчитывает отношение мощности к весу (сами по себе ватты ни о чем не говорят) и рисует соответствующий профиль. Райдер может понять, что у него хорошие показатели в спринте, зато хромает выносливость, или наоборот.

Горизонтальный профиль соответствует олл-раундеру — гонщику, который в среднем хорош везде. Восходящая кривая свойственна спринтеру, нисходящая — мастеру в езде на время, перевернутая острым концом вверх буква V — преследователю. Благодаря этой функции пользователь знает, на что делать упор во время тренировок.

Современный тренировочный процесс подразумевает четкое планирование и постоянные тесты, связанные с различными параметрами мощности. В этом смысле пауэрметр — бесценный инструмент, позволяющий спортсмену оптимизировать усилия, отслеживать динамику результатов, определять эффективность тренировочных циклов, объективно оценивать свою физическую форму и шансы на победу. **PV**

ЧТО НАМ СТОИТ

Текст и фото: Владимир ГРИШЕЧКО

Казалось бы, что может быть проще: купите в магазине готовый байк, дождавшись сезона распродаж или заказав его с предварительной оплатой, чтобы немного сэкономить, — и радуйтесь обновке. На практике дело обстоит сложнее. У многих любителей и особенно у профессионалов велоспорта имеются предпочтения относительно рам, колес и других компонентов. Кому-то вынос не той длины, кому-то руль узкий или седло не по шаблону. Поэтому покупка нового велосипеда нередко сопровождается частичным апгрейдом выбранной модели.



Эксцентрики
Sram Rise (пара)
118 г

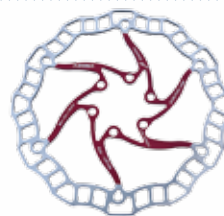
Подседельный штырь
Ritchey Carbon WCS
218 г



Седло
Prologo Scratch rack carbon
163 г



Передний переключатель
SRAM XX
120 г



Тормозные диски
Ashima AiRoToR 160 мм
170 г



Рулевая колонка
Ritchey WCS
162 г



Покрывшки (пара)
Schwalbe Rocket Ron 26x2,10
870 г



Цепь
SRAM PC 1091R
255 г



Набор для ободов
Hutchinson Convert Air
103 г



Задний переключатель
SRAM X0
197 г



Кассета
SRAM XX 11–36
225 г



Каретка
Truvative GPX Team
109 г

БАЙК ПОСТРОИТЬ



Рама
Scott Scale RC
949 г

Рубашки тросов
Gore Ride On
40 г



Вилка
RockShox SID XX WC
1420 г



Вынос руля
Most Tiger Alu 80 мм
142 г



Руль
Easton EC 90 SL
137 г



Грипы
Prologo
90 г



Тормоза
Formula R1
412 г



Манетки/шифтеры
SRAM X0
196 г



Колеса
Sram Rise 40
1795 г



Педали
Crank Broth. Eggbeater Ti
170 г



Шатуны
Truvative XX
673 г



Домашнее — или гаражное — творчество актуально и в том случае, если есть потребность усовершенствовать железного коня в соответствии с веяниями времени. Допустим, машина в целом вас устраивает, но рама устарела и уже не тешит взор, как прежде; хочется сменить ход или конструкцию вилки; покрышки истерлись, да и «железо» от пройденных километров крепче не стало. Прогресс не стоит на месте, производители ежегодно предлагают более продвинутые с технологической точки зрения рамы, вилки и другое оборудование. Нет предела совершенству — значит, всегда будут находиться энтузиасты, готовые соорудить байк мечты своими руками.

Велосипед кустарного изготовления может оказаться дороже серийного, ведь производители закупают компоненты большими партиями по низким ценам. Но творческий процесс и эксклюзивная комплектация — великие стимулы для того, чтобы выложить дополнительные средства или проявить находчивость. Сегодня многие знатоки пользуются услугами иностранных интернет-магазинов, чей ассортимент значительно шире, нежели на наших скудных прилавках. Заказать можно все что душе угодно, включая экзотику и редкости, а при определенном подходе и навыках — еще и по фантастически низким ценам.

Важно учитывать и такой нюанс. Производители охотно экономят при сборке серийных велосипедов, используя в скрытых или малозаметных глазу зонах дешевые компоненты. Ослепленный крутизной переключателя ХТ, покупатель зачастую не замечает простейшую каретку, заурядные втулки или недолговечную рулевую колонку, которые быстро выйдут из строя. А в данном случае вы не зависите от подобных уловок производителей, руководствуясь личными вкусами и финансовыми соображениями. Если средств не жаль, можно оторваться по полной на карбоново-титановых компонентах уровня хай-энд.

Собирать байк советуем самостоятельно, хотя в отсутствие опыта или необходимого арсенала инструментов по ряду услуг можно обратиться к профессиональным механикам. Например, при сборке и центровке колес, установке амортизационной вилки, рулевой колонки или каретки нового стандарта.

Предлагаем взглянуть на модель, сделанную в одном из гаражей.

Рама является главным элементом конструкции будущего байка, к ее выбору следует отнестись серьезно. Теперь в каталоге всех солидных компаний присутствует фреймсет, или, говоря по-русски, рама с минимальным набором под нее. Для «шоссера» состав, как правило, следующий: рама, вилка, рулевая колонка, подседельный штырь с хомутом или подседельный замок, если штырь интегрированный. В комплект для маунтинбайка входят рулевая колонка и подседельный штырь с хомутом. Отличное предложение: цена за раму всегда существенно ниже, многие компоненты можно взять со старого байка, освежить кое-что по мелочи — и получить почти новый продвинутый аппарат.

Очень многое зависит от производителя фреймсета, точнее, от технологий и материалов. Здесь экономить не стоит. На российском рынке представлено немало уважаемых компаний, продукция которых удовлетворит и профессионалов, и эстетов.

В последнее время в мире маунтинбайка наблюдается очередное навязывание потребителю новых стандартов. Связано это в большей степени с законами рынка: конкуренцией, желанием заработать и не упустить клиента. Так родились три стандарта размера колес, рамы для которых, естественно, тоже разные. Если вы попались в искусно расставленные маркетинговые сети производителей твинтайнеров, то наверняка полагаете, что соответствующий велосипед вам жизненно необходим. Некоторые компании поступили бескомпромиссно и не оставили выбора потребителям, убрав из своих каталогов 2013 года выс-

шие модели хардтейлов на колесах с 26 дюймами, сделав упор на большие колеса.

Для тренировок в нашей относительно равнинной местности (исключение — редкие выезды в горы на марафоны без зубодробильных трейлов) вполне достаточно старого доброго, теперь можно сказать — классического хардтейла на хорошей карбоновой раме с колесами 26 дюймов. Набор колес и покрышек давно имеется в ассортименте, транспортировать в самолете удобно в стандартной велосипедной коробке. Словом, все понятно, просто, привычно и весит немного.

По ряду причин в качестве производителя рамы была выбрана компания Scott, один из лидеров в области карбоновых технологий. Этот бренд славится выдающейся продукцией, на которую часто ориентируются главные конкуренты. В единичных случаях поломки фирма без возражений выполняет гарантийные обязательства. Известны ситуации, когда сломанная по вине пользователя рама менялась, несмотря на прописанные в гарантийном талоне условия. Видимо, швейцарцам проще оперативно выслать клиенту новую раму, чтобы тот остался верен любимой марке, нежели вставить в позу, тратить время на экспертизу и в итоге отказывать. Вот такой подход к покупателю.

После изучения каталога стало понятно: оптимальным вариантом в данном сегменте является рама Scale RC, выполненная из фирменного карбонового волокна HMX и характеризующаяся минимальными весовыми показателями на рынке. Бескомпромиссный вариант для сборки гоночного XC-байка! Сделав предварительный заказ через дилера или дождавшись сезонных скидок, можно получить желанный вариант с 15-процентной скидкой от розничной цены 1949 евро. Остается добавить, что Scott предлагает широкий выбор рам и, несмотря на тенденции, оставляет пользователю возможность выбора как среди 26-дюймовых вариантов, так и среди 29-дюймовых.

Достойные конкуренты — Simlon Razorblade, Stevens Scope

Team, но в России их рамы найти не так-то просто. Монстры Cannondale, Specialized, Giant, Cube покинули лигу 26" в нише топ-хардтейлов, сконцентрировав усилия на найне-рах.

Вилка, или передний амортизатор, — второй по значимости агрегат в концепции маунтинбайка. Можно было выбрать суперлегкую карбоновую версию от DT Swiss, однако она имеет не лучшую торсионную устойчивость, а манетка блокировки не очень удобна. Lefty обладает отличным качеством, но не вписывается по стилю, предпочтительнее смотрится на Cannondale. Вариант с двухарочной конструкцией Magura Durin был интересным и заслуживающим внимания, но мы предпочли классику. Оптимальное соотношение веса, жесткости и рабочих характеристик — RockShox SID XX со 100 мм хода. Жесткие ноги диаметром 32 мм, система Dual Air с демпфером BlackBox Motion Control, карбоновая корона, конструкция штанов PowerBulge — достоинства бесспорные. 1420 граммов пусть и не рекорд мира, но приличный показатель, а в остальном вилка больше чем хороша. В частности, гидравлическая кнопка блокировки, вынесенная на руль, — самая удобная из всех существующих на рынке систем. К тому же при дальнейшей эксплуатации всегда без проблем можно найти все расходники у официального представителя в России.

Стильные колеса Rise 40 от Sram удалось получить с хорошей скидкой через дилера. Отличной альтернативой могли стать наборы XTR от Shimano с выдающимися ходовыми свойствами и превосходной жесткостью, а также яркие суперлегкие Mavic CrossMax SLR. Но, во-первых, мы намеревались собрать относительно недорогой велосипед, а во-вторых, хотелось выделяться среди многочисленных обладателей «мавиков». Встретить же на российской трассе байкера на колесах Sram пока большая редкость. Брать топ-модель с карбоновыми ободами не решились, предпочли надежность алюминиевых. Перевес в 300 граммов счита-

ем не столь критичным для нашего стиля езды и предназначения велосипеда.

Легкие универсальные покрышки Schwalbe Rocket Ron 26×2,10 EVO — идеальное решение для местного грунта — купили через Интернет с хорошей скидкой по 30 евро за штуку. Рассматривались Hutchison Cobra, но они тяжелее на 100 с лишним граммов каждая, хотя катят, возможно, чуть лучше — особенно по сухому грунту. Впрочем, для таких условий в запасе есть суперлегкие Schwalbe Furious Fred 26×2,00 (вес одной — 320 граммов).

Езда с камерами осталась в далеком прошлом, поэтому с помощью набора Hutchinson Convert Air превратили систему колес в бескамерную. Пришлось немного повозиться, но оно того стоило. За ночь давление в покрышках упало, но герметик сделал свое дело, закупорив отверстия в боковых стенках. В дальнейшем проблем с потерей воздуха не возникало.

Выбор в пользу компонентов Sram был сделан ради использования двух звезд спереди, которые входят в комплект очень жесткой и при этом легкой системы шатунов Truvativ XX. Рама имеет отверстие под каретку BB30, и проще всего туда вставить ось с подшипниками GPX посредством вставки пресс-фит (применять оригинальные системы BB30 мы желанием не горели из-за их сомнительной надежности). К тому же выяснилось, что, кроме Sram, передний переключатель с хомутом под размер трубы рамы 38,2 мм — а именно такой нужен для Scale RC — найти тяжело. XX считается лучшим передним переключателем на рынке, но с таким хомутом он в Москве редкость, пришлось побеспокоить европейское отделение Sram.

Тормоза Formula R1 взяли не только чтобы разбавить коктейль от Sram, просто с давних пор питаем симпатию к итальянскому бренду за дизайн, качество, удобство монтажа и надежность. А многолетняя дружба с российским дистрибьютором, у которого, кстати, всегда в наличии полный ассортимент расходников, позволяет

приобретать продукцию с хорошими скидками.

Хотя тормозные диски шли в комплекте к тормозам, все же решили поставить чуть более легкие недорогие AiRoToR от компании Ashima. Тем самым скорее преследовали цель опробовать диск весом 85 граммов и внести некое разнообразие. На трассе AiRoToR зарекомендовали себя не хуже штатных. Для тех, кто пытается собрать суперлегкий байк, это хороший способ «сбрызнуть» несколько лишних граммов от общего веса.

После того как однажды было протестировано легкое седло Prologo Scratch nack carbon, впредь с ним не захотелось расставаться. Оно оказалось очень удобным, а ярко-белая деталь идеально вписалась в стиль велосипеда.

Подседельный штырь от Ritchey шел в комплекте с рамой, именно его больше всего и хотелось видеть в данном ансамбле.

Вынос руля Most Tiger от знаменитого производителя велосипедов Pinarello — еще один колоритный и качественный элемент, дополняющий общую картину. Он попался на глаза и сразу пришелся по вкусу (и размеру) при покупке культового руля Easton в магазине «Провело». Разоряться на дорогой карбоновый вынос нет смысла. Разница в весе незначительная, а надежность алюминиевого собрата по разумной цене не вызывает сомнений.

Только истинные знатоки понимают значимость приобретения руля от Easton. В соответствии с выбранным стилем езды и в духе последних тенденций кантри-кросса требовался не слишком широкий, с небольшим подъемом, легкий и надежный руль, чтобы в сочетании с коротким выносом немного поднять посадку и добавить уверенности на техничных трассах и спусках. Карбоновый EC 90 SL Riser с оптимальной шириной 635 мм — идеальное решение. Товар дефицитный, но купили с хорошей скидкой.

Пусть грипсы и считаются расходным материалом, их хотелось поставить белые, а у Prologo богатая палитра, достаточный ассортимент и приятные цены. На сме-

СПЕЦИФИКАЦИЯ SCOTT SCALE RC

Деталь	Модель	Вес	Стоимость
Рама	Scott Scale RC	949 г	66 000 рублей
Вилка	RockShox SID XX WC	1 420 г	26 000 рублей
Шатуны	Truvative XX	673 г	13 000 рублей
Звезды	Truvative XX 42/28 (комплект с шатунами)	компл.	компл.
Каретка	Truvative GPX Team	109 г	1 000 рублей
Задний переключатель	SRAM X0	197 г	7 000 рублей
Передний переключатель	SRAM XX	120 г	3 500 рублей
Кассета	SRAM XX 11–36	225 г	10 000 рублей
Цепь	SRAM PC 1091R	255 г	2 000 рублей
Манетки/шифтеры	SRAM X0	196 г	6 000 рублей
Тормоза	Formula R1	412 г	15 000 рублей
Тормозные диски	Ashima AiRoToR 160 мм	170 г	1 000 рублей
Колеса	Sram Rise 40	1 795 г	21 000 рублей
Эксцентрики	Sram Rise (napa)	118 г	компл.
Покрышки (пара)	Schwalbe Rocket Ron 26×2,10	870 г	2 400 рублей
Набор для ободов	Hutchinson Convert Air	103 г	1 500 рублей
Герметик в покрышки	Hutchinson	70 г	компл.
Седло	Prologo Scratch nack carbon	163 г	6 000 рублей
Подседельный штырь	Ritchey Carbon WCS	218 г	компл.
Вынос руля	Most Tiger Alu 80 мм.	142 г	1 980 рублей
Руль	Easton EC 90 SL	137 г	3 770 рублей
Грипсы	Prologo	90 г	300 рублей
Рулевая колонка	Ritchey WCS	162 г	компл.
Рубашки тросов	Gore Ride On	40 г	800 рублей
Педали	Crank Broth. Eggbeater Ti	170 г	15 000 рублей
ИТОГО		8 804 г	203 250 рублей

ну им лежат легендарные Troy Lee Design от ODI.

Набор тросов и рубашек Ride On от Gore — не только последний писк моды, но и высокотехнологичный способ обеспечить идеальную работу тросов с минимальным коэффициентом трения и сжатия в любых условиях. Приобретено на последнем «Евробайке».

Сверхлегкие безотказные педали «яйцевзбивалки» в титановой версии были куплены в одной из поездок по Европе больше 10 лет назад, с тех пор служат верой и правдой. Следует уточнить, что параллельно используются и более бюджетные модели от этого производителя, весьма популярного в Старом Свете.

В итоге получился вполне приличный байк. Не экстраординарный, но и не тяжелый, а главное — надежный. Конечно, затраты хотелось бы снизить, зато не пришлось выкладывать всю сумму сразу, выплаты растянулись на продолжительный срок. В основе была хорошая рама, к ней подбирались компоненты, которые уже имелись под рукой или приобретались по разумным ценам. Главный принцип — соотношение надежности, цены и качества. Мы продемонстрировали свою версию, допускаем, что другие варианты могут быть интереснее или дешевле. Все зависит от фантазии, средств и способностей.

Успехов в творчестве!

Знакомая картина: вы мчитесь, не глядя под колеса, и вдруг велосипед начинает странно вилять.

Возникает ощущение, будто едете по шпалам, а движение из мягкого и комфортного превращается в сущее наказание. Поздравляем — вы только что прокололи колесо. Это самая распространенная и легко поправимая проблема из тех, с которыми сталкиваются велосипедисты в пути. Список поломок, с которыми реально справиться самостоятельно в дороге, довольно мал. Как правило, это даже не капитальный ремонт, а временные меры, чтобы добраться своим ходом до дома или мастерской. Большинство же серьезных ЧП, таких как сломанные петух или переключатели, вилка или рама, погнутое колесо, приводят к тому, что велосипедная прогулка становится пешей.

Мы расскажем и покажем, как с помощью подручных средств и малого набора инструментов устранить наиболее частые неполадки прямо на трассе.



РЕМОНТ В ДОРОГЕ

Текст: Елена НЕМЧЕНКО
Фото: Антон ВЕЛИКЖАНИН

ВЕЛОАПТЕЧКА

Если вы катаетесь по ближайшему парку, можно ничего с собой не брать либо взять по минимуму: запасную камеру, ручной насос, лопатки для перебортирования колес, простейший набор шестигранников. В случае мелких неприятностей такой набор спасет, а при более существенных поломках главным «инструментом» часто является «звонок другу».

Перед дальним путешествием стоит подготовить расширенный комплект инструментов, особенно при отсутствии в пределах досягаемости веломагазинов.

В него должны входить:

- две-три запасные камеры;
- ручной насос;
- лопатки для перебортирования колес;
- заплатки для заклеивания камеры и покрышки;
- мультитул с шестигранниками, плоскогубцами и ножом;
- выжимка цепи (иногда входит в состав мультитула);
- запасные тормозные колодки.

В многодневной поездке дополнительно:

- запасной петух, тросы, спица и спицевой ключ;
- пинцет.



ПРОКОЛ КАМЕРЫ

Злейшие враги велосипедиста — острые камни, битое стекло, колючие растения. Встреча с ними может обернуться спустившим колесом. Чем слабее накачана камера, тем выше вероятность прокола. От упругой покрышки мелкие острые предметы нередко отскакивают, не причиняя вреда. Для особо «везучих» придумана антипроколочная лента. Она крепится внутри покрышки и делает ее более прочной в месте контакта с дорогой. Однако это изобретение не защищает от боковых проколов и немного утяжеляет колесо.

Если же вам «посчастливилось» поймать колючку или кусок стекла, не расстраивайтесь. На замену камеры без спешки и суеты уйдет всего несколько минут, а элитные гонщики справляются с такой задачей примерно за минуту.

Алгоритм действий простой:

1



1. Обнаружив прокол, сразу остановитесь. На спущенном колесе ездить не рекомендуется: можно так сильно повредить обод, что его останется только выбросить. Снимите колесо. Если сбросите задним переключателем цепь на маленькую шестеренку, справиться с колесом будет проще. С помощью одной лопатки отодвиньте покрышку от обода. Начинайте с противоположной от ниппеля стороны. Закрепите лопатку на спице. Вторую лопатку вставьте на расстоянии 4–6 см от первой и вытащите часть борта покрышки. Повторите операцию через несколько сантиметров.

2



2. С Ведите лопаткой вдоль обода, пока не освободится большая часть борта и одна сторона покрышки не снимется с колеса. Без лопаток то же самое несложно проделать пальцами или ложкой со стандартной округлой ручкой.

3



3. Если ниппель фиксируется гайкой на ободу, сначала открутите ее. Не снимая второй край покрышки с обода, вытащите из нее камеру. Выпустив оставшийся воздух, сложите камеру и уберите в рюкзак: возможно, вам придется заклеивать камеру при следующем проколе.

4



4. Тщательно проверьте, не остались ли в покрышке острые предметы, ставшие причиной повреждения. Пальцами проведите по всей внутренней поверхности покрышки и удалите пинцетом или руками кусочки стекла, проволоки, шипы растений, застрявшие в резине. В противном случае новую камеру уже при накачивании ждет та же участь, что и старую. При крупных порезах заклейте покрышку изнутри предназначенными для этого заплатками.

5



5. Слегка подкачайте новую камеру, чтобы она выпрямилась. Вставьте ниппель в отверстие обода и распределите камеру под покрышкой. Заправьте свободный борт покрышки, начиная с той стороны, где находится ниппель. Внимательно следите за тем, чтобы камеру не защемило между ободом и покрышкой, иначе новой дырки не миновать. Лучше не пользоваться лопатками, чтобы не повредить новую камеру.

6



6. Накачайте колесо до рекомендуемого давления. Чтобы случайно не погнуть спортивный ниппель и не вырвать автомобильный при накачивании ручным мини-насосом, придерживайте его пальцами. Ниппель при этом должен быть наверху, как показано на фотографии. Установите колесо обратно на велосипед.

ПОГНУЛСЯ ТОРМОЗНОЙ ДИСК

Если колесо не крутится из-за погнутого тормозного диска, снимите тормозную машинку, открутив два верхних винта (см. фото), и привяжите или примотайте скотчем ее к перу так, чтобы она не попала в спицы. Можно попробовать выпрямить диск плоскогубцами, но при сильном искривлении он все равно будет цеплять тормозные колодки.



ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ЗАПАСНОЙ КАМЕРЫ НЕТ ИЛИ ОНА УЖЕ ПРОКОЛОТА? ВЫХОД ИМЕЕТСЯ, И НЕ ОДИН.

Вариант 1 Заклеить камеру самоклеющейся заплаткой. Чтобы прочнее держалась, затрите место прокола шкуркой (она входит в состав велоаптечки вместе с заплатками). Самоклейки хороши для экстренного ремонта, но дома лучше заменить их обычными заплатками, которые крепятся с помощью специального клея. Так надежнее.

Вариант 2 При маленьком проколе можно насосом набрать воды из ручья или лужи и закачать ее в камеру. Вода будет медленнее просачиваться через дырочку, чем воздух, и вы проедете пару километров до следующей «заправки».

Вариант 3 Разрезать камеру в месте прокола, связать двойным узлом и накачать. Старайтесь сделать концы узла как можно меньше, чтобы камера легко натянулась на обод.

Вариант 4 Набить в покрышку листья или траву. Если поблизости найдется сено, то оно подойдет наилучшим образом, так как свежая зелень быстро превратится в кашу, от которой потом придется отмывать велосипед.

СЛОМАЛСЯ ЗАДНИЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ И (ИЛИ) ПЕТУХ



Если вышел из строя задний переключатель или сломался петух, вы можете сделать из велосипеда синглспид. А именно: открутить переключатель, укоротить цепь до такой длины, чтобы она легла на нужные вам звезды, например на вторую звезду спереди и одну из центральных звезд сзади. На этой передаче вам предстоит проехать весь оставшийся путь, так как пользоваться переключателями уже нельзя.

ПОРВАЛАСЬ ЦЕПЬ



1. При разрыве цепи удалите с помощью выжимки поврежденное звено. Поместите его в выжимку, на упор, который ближе к фиксирующему винту. Подождите звено фиксирующим винтом. Вращая рукоятку, медленно сдвигайте пин. Следите за тем, чтобы пин в итоге остался зажат в щечке, но перестал скреплять цепь. Если вы выдавите его полностью, вставить обратно будет довольно сложно.



2. Когда цепь разнимется, пин будет торчать внутрь звена, в идеальном случае — примерно на 0,5 мм, что упростит последующую сборку.

Причин разрыва цепи несколько. Во-первых, она часто рвется при попытке переключиться под нагрузкой, например, когда вы едете в гору. Во-вторых, цепь может не выдержать слишком мощного педалирования, даже на равнине. Третья причина и, наверное, основная — износ в результате длительной эксплуатации и (или) неправильного ухода. Чтобы избежать такой неприятности в дороге, советуем регулярно очищать цепь от грязи и смазывать, причем той смазкой, которая подходит для конкретных погодных условий. Следите за состоянием цепи и меняйте раньше, чем она придет в негодность. Кроме того, постарайтесь не допускать сильного перекоса. Он возникает, в частности, когда вы едете на самых больших звездах спереди и сзади, равно как и на самых малых.



3. При сборке цепи повторите все действия в обратном порядке. Поместите соединяемое звено в выжимку, на упор, который ближе к фиксирующему винту. Подождите звено фиксирующим винтом. Вращая рукоятку, зажмите пин в звено. Постоянно контролируйте степень погружения пина по соседним звеньям — он должен быть не заподлицо с щечкой, а торчать на долю миллиметра. Извлеките цепь из выжимки, проверьте, насколько симметрично встал пин. При необходимости подправьте его положение.

ПОГНУЛОСЬ КОЛЕСО

При попадании в яму, падении или столкновении с препятствием колесо может деформироваться, в результате образуется так называемая восьмерка. Если при этом колесо застревает между тормозными колодками, расцепите V-brake, как показано на фотографии, и пользуйтесь одним оставшимся тормозом.

Немного выпрямить обод поможет физическая сила. Положите колесо на дорогу и встаньте ногами на обод. Лучше придерживать за какое-нибудь дерево. Надавливая всем весом на обод, попытайтесь исправить восьмерку. Для обода поездка станет последней, но домой вы худо-бедно доберетесь.



Редакция Provelo благодарит сотрудников веломастерской «Велоспортсервис» за помощь в организации съемок.

ВЫПАДАЕТ ПЕДАЛЬ

На «топталках» (обычных, не контактных педалях) нередко срывается резьба педали или шатуна. Проблему временно решат изолента или кусок полиэтилена, намотанные на резьбу педали. Благодаря такому уплотнению вы доедете до дома, где придется менять шатуны или педаль.



ВИТРИНА

**SPECIALIZED PREVAIL S-WORKS**

Шлемы Specialized Prevail S-Works часто увидишь в профессиональном пелотоне. Они невероятно легкие, комфортные и отличаются стильным дизайном, доведенным до совершенства. Сплетенная вручную внутренняя кевларовая матрица позволила сократить количество двухслойного пенопласта, необходимого для изготовления корпуса. За счет этой матрицы конструкторы смогли увеличить вентиляционные отверстия. Воздушные потоки внутри шлема организованы особым способом, который в компании называют «четырёхмерное охлаждение». 25 отверстий образуют единую систему вентиляции, которая начинается в передней части шлема с главного поперечного воздухозаборника, как у истребителя. Оригинальная система фиксации Pro Fit 360 обеспечивает безопасность и удобство.

Вес: 185 граммов.

Цена: 200 евро.

Где купить: велоцентр.

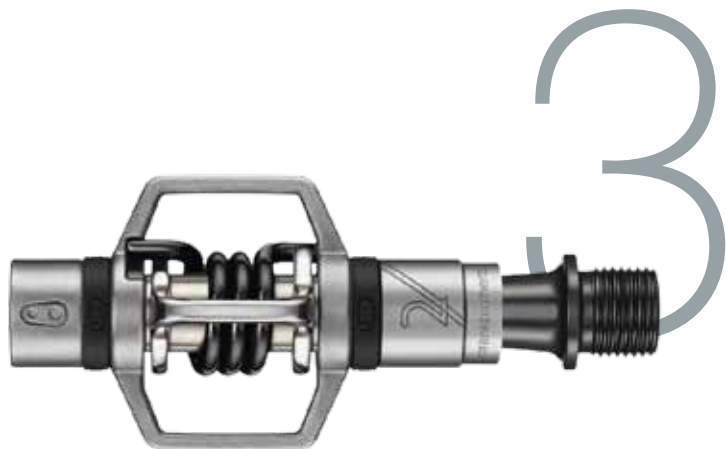
SHIMANO EQUINOX SHINY WHITE

Equinox — прекрасные очки для спорта, сочетающие современный дизайн и новейшие технологии. В комплект входят четыре пары съёмных линз: фотохромные, тонированные, желтые и прозрачные. Цвет фотохромных линз изменяется в зависимости от интенсивности освещения. Оправа изготовлена из легкого прочного материала Grilamid TR90. Гнущиеся прорезиненные наконечники дужек (с нанесением Katana) позволяют оптимально отрегулировать посадку очков. Линзы выполнены из легкого материала Lexan от General Electric, который защищает от ультрафиолетовых лучей (UV 400). Линзы децентрированы, что обеспечивает ясное, неискаженное изображение. На стекла нанесено специальное покрытие, предохраняющее от запотевания и царапин. К очкам прилагается жесткий защитный футляр с ложементом для всех пар линз.

Вес: 26 граммов.

Цена: 2 990 рублей.

Где купить: Velorace.ru.

**CRANK BROTHERS**

Кросс-кантрийным контактным педалям системы Egg Beater от американского производителя Crank Brothers в прошлом году исполнилось 10 лет. За счет открытой конструкции они пристегиваются с четырех сторон, прежде подобное было трудно даже представить. Не менее важное преимущество — на педалях не задерживается грязь, поэтому для грязевых гонок Crank Brothers вне конкуренции. За 10 лет существования педали системы Egg Beater благодаря оригинальному дизайну, низкому весу и надежности завоевали популярность не только среди звезд кросс-кантри, но и среди энтузиастов этого удивительного вида спорта.

Вес: 275 граммов.

Цена: 2 660 рублей.

Где купить: www.provelo.ru

SCOTT ERIDE RECOVERY

Компания Scott начала производство обуви, которая предназначена для использования до и после гонок. В качестве кроссовок для восстановления Scott предлагает очень легкую и комфортную вентилируемую модель eRide Recovery, благодаря конструкции и дизайну призванную «разгружать» стопы гонщиков после соревнований. Это пока единственная подобная модель, доступная массовому потребителю.

Вес пары 42-го размера: 195 граммов.

Цена: 2 800 рублей.

Дополнительная информация: scott-sports.ru.



SIGMA PT 16

Набор из 16 велосипедных инструментов чрезвычайно полезен как дома при подготовке велосипеда к поездке, так и в пути при устранении неисправностей. Устройство представляет собой две половинки, которые разъединяются нажатием кнопки. В комплект входят плоская и крестообразная отвертки, набор шестигранников, монтажки для бортировки колес, выжимка для цепи, спицевые и накидные ключи. Sigma PT 16 имеет ударопрочную оболочку, компактен и удобен в эксплуатации.

Вес: 260 граммов.

Цена: 685 рублей.

Где купить: Sportiv.ru.

**GIANT CONTROL MINI 4 PUMP**

Если вы используете камерную резину, то без этого аксессуара противопоказано выезжать из дома, как и без запасной камеры. Компактный телескопический насос позволяет накачать колесо любого современного велосипеда. Giant Control Mini 4 Pump при миниатюрном размере обладает высокими техническими характеристиками. Эргономичный корпус выполнен из прочного термопластика, складывающаяся т-образная ручка удобно лежит в руке. Насос легко адаптируется к двум типам ниппеля: автомобильному (Shrader) и велосипедному (Presta). Ниппель фиксируется без шланга напрямую с помощью эксцентрика. Крепление на раму велосипеда входит в комплект.

Вес: 110 граммов.

Цена: 390 рублей.

Где купить: www.velospec.ru.

**PELLA**

Высокий компрессионный носок от известной фирмы Pella. Тугая структура ткани в области лодыжки и уменьшение компрессии в верхней части способствуют лучшему возврату крови к сердцу. Таким образом, увеличивается количество переносимого кровью кислорода. Это влияет на мощность и выносливость спортсмена, ограничивает накопление молочной кислоты, снижая ее негативное воздействие на мышцы. Отсутствие швов и удобные манжеты на голени обеспечивают дополнительный комфорт. Компрессионные гольфы «против усталости» изготовлены из материала Lycra Power TACTEL.

Стоимость в магазинах Европы: 35 евро (длинный) и 15 евро (короткий).

Дополнительная информация: www.pellasportswear.com.

**CONTINENTAL SPEED KING II 2.2**

Continental представила новую кросс-кантрийную покрышку Speed King II. Она рассчитана на жесткий сухой грунт, где главным козырем является скорость. Полуслик от немецкого производителя гарантирует хорошее сцепление, минимальные сопротивление качению и вес. Слегка выступающие клиновидные грунтозацепы по краям покрышки обеспечивают достаточное сцепление с трассой, чтобы поддерживать предельную скорость в поворотах. В движении по прямой участвует только средняя, относительно гладкая, часть протектора, отвечающая за хороший накат. Большой каркас 2.2 RaceSport снабжен гибким кордом, обладает надежной защитой против проколов и может использоваться с малым давлением воздуха в шине.

Вес: 369 граммов.

Цена: н. д.

Где купить: sportresort.ru.





Текст: Елена НЕМЧЕНКО, Владимир ГРИШЕНКО
Фото: Владимир ГРИШЕНКО, Depositphoto

ЗИМНИЕ ТРЕНИРОВКИ

Зима только на первый взгляд кажется любителям велосипеда унылой. Конечно, чтобы выгнать себя кататься по снегу каждый день, требуется недюжинная сила воли. Но для сохранения хорошей формы совсем не обязательно так издеваться над собой. Недаром зимний период считается у велосипедистов базовым.

Это значит, что до весны спортсмены занимаются общей физической и силовой подготовкой и не забывают хорошо отдыхать. Мы расскажем, как разнообразить тренировки, пока на улице стоят морозы.

БЕГ И ЛЫЖИ

Бег по снегу и катание на лыжах считаются самыми эффективными видами зимней аэробной тренировки, так как вовлекают в работу большинство мышц. Эти занятия укрепляют сердечно-сосудистую систему, повышают устойчивость организма к простудным заболеваниям, снижают лишний вес. Благодаря активизации большой мышечной массы и низкой температуре воздуха происходит более эффективное насыщение крови кислородом. Бег и лыжи позволяют варьировать интенсивность нагрузки в широком диапазоне — от неспешной ходьбы до стремительного подъема в гору. Они могут заменить в базовый период половину соответствующих длительных аэробных велотренировок.



ВЕЛОТРЕНАЖЕРЫ

Главное достоинство велотренажера в том, что при минимальных затратах времени можно получить максимальный эффект от тренировок — отпадает необходимость в переодевании и в зимней спортивной одежде, чистке и обслуживании велосипеда. В своей квартире вы не зависите от погоды и времени суток. Правда, есть и минус. Крутить педали на велотренажере — процесс скучноватый. Помогут музыка или компания единомышленников, а также разнообразные планы занятий.

В тренировках используются два вида велотренажеров: роликовый и стационарный (под заднее колесо). У каждого свои преимущества. На стационарном удобно выполнять силовую работу, так как нагрузка регулируется не только с помощью передач, но и посредством валика, прижимающего заднее колесо. Выставив максимальное значение, можно имитировать крутой подъем в гору. Минус стационарного тренажера в том, что работают лишь мышцы ног. Поскольку заднее колесо жестко закреплено, удерживать равновесие не нужно. Ни руки, ни корпус не задействованы. Если практиковать на нем всю зиму без выезда на улицу, то навыки управления чувствительно снизятся и по весне велосипед покажется вам неконтролируемым вражеским изобретением. Выход прост: один-два раза в неделю кататься в лесу. Было бы замечательно еще чередовать сессии на стационарном и роликовом тренажерах. На последнем чувство равновесия не только не теряется, а, наоборот, отлично развивается. Выполнять скоростные отрезки также лучше на роликовом тренажере.

Важное отличие стационарных тренажеров друг от друга — в уровне шума. Если вам «посчастливилось» жить в многоквартирном доме с тонкими перегородками и вы не хотите, чтобы к вам приходили соседи с вопросом: «У вас самолет взлетает?» — выбирайте тихие модели. Значительно снижают шум специальные покрышки, которые устойчивы к высоким температурам, поэтому не «горят» на роликах тренажеров. В российских магазинах можно найти покрышки TACX Trainer.

Для тренировок на роликовом тренажере оптимальны шоссейный велосипед или байк с гладкими покрышками (сликами). «Тракторная» резина быстро изнашивает поверхность роликов и уменьшает эффективность работы.

TACX Satori

Легкий надежный тренажер, на котором можно использовать и 26-дюймовые, и 28-дюймовые колеса. Просто крепится в раме и так же просто снимается. Сложенная рама занимает мало места. В комплект входит подставка под переднее колесо.



TACX Galaxia'12

Роликовый тренажер нового поколения с коническими роликами большого диаметра. В собранном состоянии имеет длину всего 80 см.



Elite Mag Speed Alu

Компактный и простой в обращении магнитный алюминиевый тренажер. Идеален в дороге, для разогрева и заминки. Имеет пять уровней сопротивления. Совместим с колесами диаметром от 24 до 28 дюймов.





Чтобы занятия на велотренажере не были для вас мучительно монотонными, предлагаем три программы тренировок для всестороннего развития спортивной формы. Каждая включает три этапа: разминку, основную часть и заминку, снимающую напряжение. Заранее подготовьте фляжку с водой, так как в помещении вы будете терять больше жидкости, чем на улице. Откройте окно или включите вентилятор.

СОВЕТЫ

1. Сразу после тренировки в помещении нельзя выезжать на велосипеде на улицу — рискуете простудиться.
2. А вот после катания по снегу имеет смысл провести заминку на велотренажере, чтобы восстановить технику и частоту вращения педалей.

	ТРЕНИРОВКА для РАЗВИТИЯ СИЛЫ	ИНТЕРВАЛЬНАЯ ТРЕНИРОВКА	РАЗВИТИЕ ТЕХНИКИ ПЕДАЛИРОВАНИЯ
РАЗМИНКА	На протяжении 15-минутного разогрева пульс не должен чрезмерно учащаться (до 120 ударов в минуту). Однако старайтесь поддерживать высокую частоту вращения педалей — 90–95 оборотов в минуту.	Разогревайтесь 15 минут. Частота вращения педалей — свыше 95 оборотов в минуту. Пульс достигает 75% от предельного.	Разминайтесь 15 минут. Частота вращения педалей — свыше 95 оборотов в минуту. Пульс достигает 70% от предельного.
ОСНОВНАЯ ТРЕНИРОВКА	Займет около 35 минут. Используется техника «пирамиды». Крутите педали отрезками по 3–4–5–4–3 минуты при высоком уровне сопротивления и частоте вращения примерно 60 оборотов в минуту. Пульс составляет 70–80% от вашей максимальной частоты сердечных сокращений (ЧСС). Восстановительные паузы между отдельными силовыми отрезками — по 4 минуты в более расслабленном темпе на легких передачах, чтобы снизилась ЧСС.	Установите средний уровень сопротивления, начинайте с 70 оборотов и каждую последующую минуту увеличивайте частоту вращения на 10 оборотов. Продолжайте до тех пор, пока не достигнете максимальной для вас частоты (то есть дальнейшее увеличение оборотов будет невозможно). Запомните показатели каденса. Уменьшите частоту до 110 оборотов в минуту и работайте 10 минут. Снова увеличьте частоту вращения, но так, чтобы до предела оставался запас оборотов в 30. Крутите педали 5 минут. Затем следует «пирамида частоты» с ежеминутными переходами: 90–100–110–120–130–120–110–100–90. Частота пульса — от 70 до 85% от максимальной.	Установите средний уровень сопротивления и вращайте педали каждой ногой поочередно, выполняя следующую схему временной «пирамиды»: 30 секунд — 1 минута — 2 минуты — 3 минуты — 2 минуты — 1 минута — 30 секунд. Частота вращения педалей должна составлять примерно 80 оборотов в минуту. Меняйте ноги. Паузы между блоками составляют 4 минуты. Затем следует силовая тренировка. Увеличьте сопротивление и уменьшите частоту до 60 оборотов в минуту. Крутите педали одной ногой. Используйте ту же временную схему, что и в предыдущем блоке (30 секунд — 1 минута — 2 минуты — 3 минуты — 2 минуты — 1 минута — 30 секунд). Длина пауз равна 3 минутам. Частота пульса — 70–80% от максимума.
ЗАМИНКА	Крутите педали 10–15 минут. Выберите режим постоянного снижения сопротивления. К концу занятия частота пульса должна составлять 60% от вашего максимума.	10 минут с частотой 85 оборотов в минуту. Частота пульса — 60–70% от максимума.	10 минут с частотой 90 оборотов в минуту. Частота пульса — 60–70% от максимума.



ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЗАЛ

В базовый период необходимо уделять внимание развитию силы. Два основных принципа работы в тренажерном зале заключаются в следующем: либо с максимальным сопротивлением делается малое количество повторений (6–8 раз), либо с низким или средним сопротивлением — большое количество повторений (20–25 раз). Число серий зависит от индивидуальной подготовленности спортсмена и в среднем варьируется от 2 до 6. Силовая тренировка на тренажерах проводится 1–2 раза в неделю. Каждое занятие должно начинаться с 15-минутной разминки.

1. УПРАЖНЕНИЕ ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ МЫШЦ БЕДРА



Исходное положение на тренажере: лежа на спине, ноги согнуты в коленях примерно под углом 90 градусов, стопы на пластине тренажера (приблизительно на таком расстоянии друг от друга, на котором они расположены на педалях велосипеда).

Разгибайте ноги до полного выпрямления в коленях, затем сгибайте до исходного угла в 90 градусов. Выдох, когда полностью выжмете вес ногами; вдох — во время движения ног вниз.

2. УПРАЖНЕНИЕ ДЛЯ МЫШЦ СПИНЫ И БИЦЕПСА



Исходное положение: сидя, упор коленями в валик тренажера. Хват двумя руками за перекладину.



Отклонитесь максимально назад, следите за тем, чтобы спина оставалась прямой.

Затем подтяните руками перекладину к груди.

3. УПРАЖНЕНИЕ ДЛЯ МЫШЦ ЗАДНЕЙ ПОВЕРХНОСТИ БЕДРА

Исходное положение: лежа на тренажере лицом вниз, удерживая противовес на уровне ахиллесовых сухожилий.



Постепенно сгибая ноги в коленях, поднимайте противовес до тех пор, пока голени не будут расположены под углом 90 градусов к телу. Задержитесь в данной позиции на пару секунд и вернитесь в исходное положение.

4. ЖИМ ЛЕЖА

В данном случае приходится манипулировать штангой, поэтому безопаснее выполнять упражнение в чьем-либо присутствии. Лягте на тренажер и возьмите штангу в руки, слегка согнутые в локтях.

В исходном положении штанга находится на уровне лица, руки максимально разогнуты. Медленно опускайте штангу, пока перекладина не коснется грудной клетки, локти должны быть разведены в стороны.



Затем медленно поднимайте штангу, пока мышцы груди максимально не напрягутся. Отличное упражнение для мышц грудной клетки и трицепсов.

5. УПРАЖНЕНИЕ ДЛЯ МЫШЦ БРЮШНОГО ПРЕССА



Исходное положение на тренажере: сидя, ступни закреплены, отягощение в виде блина массой 5/10/15 кг плотно прижато руками к груди.

Прогнитесь назад, не отрывая отягощение от груди, затем вернитесь в исходное положение.

Чтобы задействовать косые мышцы живота, можно поворачивать корпус вправо и влево.



Текст:
Максим КРАВЕЦ

КТО ВО ЧТО ГОРАЗД

Ничто человеческое звездам велоспорта не чуждо. Им, как простым смертным, свойственны определенные интересы, пристрастия, хобби. О неординарных увлечениях знаменитых велосипедистов и пойдет наш рассказ.



ВИНО И ОСЛИКИ БРУЗЕГИНА

Итальянский ветеран хоть и не является суперзвездой велоспорта, все же гонщик известный и уважаемый. Третье место в общем зачете «Джиро», две победы на этапах супермногодневки, звание чемпиона Италии в разделке — послужной список достойный. Но всенародной любовью болельщиков, причем не только на родине, Брузегин пользуется не за это. Марцио — очень добрый и позитивный человек, настоящий выходец из народа, который никогда не забывал о своих корнях. Когда журналисты спрашивали спортсмена, кем он в детстве мечтал стать, тот неизменно отвечал: «Я всегда хотел быть крестьянином или лесником».

Уже в зрелом возрасте Брузегин реализовал мечту. На заработанные за карьеру велоси-

педиста деньги купил поместье в одном из самых живописных мест Италии, чтобы жить ближе к природе и осуществить еще одно заветное желание — заниматься виноделием. И на этом поприще добился успехов. Начав в 2004-м, уже в 2008-м мог похвастаться солидным достижением как официальный производитель — 12 тысяч бутылок сухого вина. Для гонщика виноделие не просто бизнес или дань моде, а целая философия.

Но самое известное увлечение Брузегина — ослики. Любовь к этим животным у него с детства. Марцио говорит: «Я всегда поражался их уму. У моего дяди был ослик, который по звуку велосипеда понимал, что хозяин возвращается домой». От предыдущих хозяев поместья прежнему в наследство достались четыре ослика, это стало для Брузе прекрасным подарком. Сейчас в его стаде более 20 особей.

Ослик — талисман велосипедиста. Однажды ради развлечения его невеста Алессия сшила шапочку с ослиными ушами. Болельщики, увидев в ней кумира, начали сами делать такие же. Сшитые вручную головные уборы отлично распродаются, а все деньги идут на благотворительность. Самого Брузегина сейчас иначе как «заслуженный ословод Италии» и не называют.

В конце прошлого сезона выяснилось, что 38-летний разделщик решил завершить карьеру. Жаль. Думается, еще годик он мог бы выступать и приносить пользу команде. Как бы то ни было, Марцио явно не придется скучать на «пенсии».

КЛАДОИСКАТЕЛЬ ФОХТ

Зато другой ветеран и любимец публики, 41-летний немец Йенс Фохт, на покой вовсе не

собирается. Глядя на него, диву даешься: откуда у человека столько энергии? Один из самых авторитетных гонщиков в пелотоне, примерный



семьянин и отец шестерых детей продолжает познавать мир. Фохт всегда открыт чему-то новому — тому, что, казалось бы, близко в первую очередь молодежи. В 2011-м он наконец зарегистрировался в «Твиттере», намного позже большинства коллег. Удивительно, но сегодня именно Йенс является лучшим автором «Твиттера» среди велогонщиков. В отличие от большинства, он не просто размещает в Сети фотографии с короткими комментариями. Посты Фохта — полноценные рассказы, порой веселые, порой не очень, но всегда познавательные. Затрагивают



ся любые темы: гонки, тренировки, семья, хобби.

В последнее время немец серьезно занимается геокешингом. Это игра, основная идея которой состоит в том, что одни игроки устраивают тайники и сообщают координаты в Интернете, а другие с помощью GPS-приемников их ищут. В мире множество таких точек, даже в России несколько сотен, хотя у нас игра менее популярна, нежели в Европе. Если выпадает свободная минутка и цель находится в пределах досягаемости, Йенс не упускает шанса ее отыскать. Партнеры рассказывают о нем забавные истории. Представьте, гонка едва закончилась, усталая команда возвращается в отель, и тут Фохт заявляет: «Ребята, вы езжайте, а я потом. Посмотрел в Интернете, оказывается, совсем недалеко, в 40 километрах от нас, находится тайник. Я туда и обратно». И отправляется за ним на велосипеде. К вечеру возвращается — грязный, усталый, но счастливый: ведь тайник обнаружен и «клад» в руках.

МЕЛОМАН ЛАРССОН

Музыкальные вкусы велогонщиков разнятся, как и у обычных людей. Большинство предпочитает поп-музыку. Кто-то, например Ярослав Попович, любит танцевальные электронные ритмы. Многие увлекаются роком, в частности итальянцы Мануэль Квинциато и Даниэль Осс, а также немец Пауль Мартенс. Они часто переписываются в «Твиттере», обсуждают, кто что слушает, даже создали нечто вроде «рок-братства» и «клуба любителей хорошей музыки». Энди Шлек не так давно хвастался в «Твиттере», что ходил на концерт группы Coldplay, и в подтверждение продемонстрировал фото.

Особняком стоит шведский гигант, призер Олимпиады и чемпионата мира в разделке Гу-

став Эрик Ларссон. Он слушает не просто рок, а исключительно тяжелую музыку, в первую очередь хеви-метал и его производные. Суровый швед обожает группы Black Sabbath, Metallica, Iron Maiden, Helloween и др. Любимой песней называет культовую для металлистов композицию «Painkiller» группы Judas Priest. Ларссон утверждает: это идеальное сопровождение для тренировки, во время прослушивания гарантирован прилив адреналина, что помогает преодолеть боль и усталость. Не зря же песня называется «Болеутоляющее».

Как истинный меломан, Густав является ценителем хорошего звука и потому слушает музыку только на качественной аппаратуре, а порой проектирует собственные усилители и колонки. Более того, он совершенно не признает mp3 и переводит треки из цифрового формата в аналоговый. Подлинный аудиофил! Но при всем своем фанатизме Ларссон отличается завидным благоразумием. Он никогда не тренируется на шоссе в наушниках. Во-первых, качество



не то. Во-вторых, и это главное, — попросту опасно. Какой сильной ни была бы любовь к музыке, жизнь и здоровье дороже.

ВЕГАН ЗАБРИСКИ

Забриски — личность позитивная, яркая, разносторонняя. У него множество интересов и увлечений. Дэйв неплохо поет. Как настоящий американец, является фанатом комиксов. И ведет весьма необычный для спортсмена образ жизни. Забриски — веган. Таковым был не всегда, а пришел к этому постепенно. Справедливости ради — не столько из-за жалости к братьям меньшим, сколько потому, что анализ крови показал

особую чувствительность к продуктам животного происхождения. В 2010-м он отказался от мяса, потом — от молока и сыра, затем и от яиц. Выйдя на старт «Тур де Франс-2011», Дэйв стал первым веганом в велотоне, притом что профессиональный велогонщик должен получать минимум 8 тысяч калорий в день. Тем не менее благодаря диете, которая включает в себя рис, пасту, фрукты, специальные энергетические батончики и коктейли, спортсмен получает все необходимое для полноценного выступления.

Забриски утверждает, что сейчас находится в лучшей физической форме за всю карьеру. Его перестали беспокоить мелкие недомогания, улучшилось зрение. Впрочем, насчет формы позволим себе не согласиться. Если 6–7 лет назад американец уверенно входил в топ-5 лучших раздельщиков мира, то сейчас его удел — чемпионат США и несколько всплесков в год на гонках уровня «Тура Калифорнии». На «Тур де Франс» Дэйв в последние годы ездит не очень ярко. Зато пример Забриски доказывает, что нет предела возможностям человеческого организма и добиваться относительно высоких результатов можно практически на хлебе и картошке.

ОХОТНИКИ ВИНОКУРОВ И МЕНЬШОВ

Если среди американцев популярно вегетарианство, на постсоветском пространстве по-прежнему в почете традиционно мужские формы досуга. Многие любители велоспорта помнят фотографию более чем 10-летней давности, на которой изображены Александр Винокуров, его тогдашние партнеры по команде «Телеком» — немцы Ян Ульрих и Андреас Клёден, а также известный казахстанский велогонщик Александр Шефер (ныне — спортивный директор «Астаны»). Винокуров пригласил немецких друзей на настоящую русскую охоту, и те, судя по всему, органично вжились в роль. Западных звезд (а Клёден и вовсе персона божественная, в свое время даже на подиум выходил демонстрировать мужскую одежду), облаченных в «элегантные» спортивные костюмы, на фото не отличить от простых мужиков из глухих деревень.

Заядлый охотник и Денис Меньшов. Последние годы россиянин живет и тренируется в Испании, но в свободное время с радостью приезжает в родной Орел. И близких повидать, и на охоте с рыбалкой душу отвести. Конечно, главное в этом деле не улов и трофей, а сам процесс, общение с природой. Но кто знает, может, отчасти благодаря увлечению, а не только из-за скромности и аккуратной манеры езды Меньшов получил в западной прессе устрашающее прозвище Silent Assassin — Тихий Убийца. **PV**

ЧЕМПИОНАТЫ МИРА НА ТРЕКЕ

Продолжение. Начало в №№ 9 (31), 10 (32).

Текст: Александр ЛЮБИМОВ

47-й чемпионат мира UCI

Август 1950
Рокур

Любители

Спринт

1. Морис Вердён, Франция;
2. Пьер Эвен, Франция;
3. Йоханнес Хейзелендорн, Нидерланды.

ИГП — 4 км

1. Сид Паттерсон, Австралия;
2. Альдо Гандини, Италия;
3. Гвидо Мессина, Италия.

Профессионалы

Спринт

1. Реджинальд Харрис, Великобритания;
2. Ари ван Влит, Нидерланды;
3. Ян Дерксен, Нидерланды.

ИГП — 5 км

1. Антонио Бевилакуа, Италия;
2. Вим ван Эст, Нидерланды;
3. Поль Маттеоли, Франция.

Гонки за лидером

1. Рауль Лезюёр, Франция;
2. Ян Пронк, Нидерланды;
3. Жорж Серес, Франция.

В Бельгии, как мы уже подчеркивали, велосипедный спорт по популярности почти не уступает футболу. Но организация турнира в пригороде Льежа, оставлявшая желать много лучшего, неприятно удивила всех. Соревнования трековиков проводились на стадионе футбольного клуба «Льеж», и

участники жаловались, что «на газон просто положили цемент, причем не очень ровно». Журналисты, описывая антураж мероприятия, отмечали: «Все это выглядело так, словно рабочие побросали свои дела и ушли на обед или перекур».

48-й чемпионат мира UCI

24–28.08.1951
Милан

Любители

Спринт

1. Энцо Сакки, Италия;
2. Расселл Мокридж, Австралия;
3. Марино Мореттини, Италия.

ИГП — 4 км

1. Мино де Росси, Италия;
2. Рафаэль Глорье, Бельгия;
3. Гвидо Мессина, Италия.

Профессионалы

Спринт

1. Реджинальд Харрис, Великобритания;
2. Жак Белланже, Франция;
3. Сид Паттерсон, Австралия.

ИГП — 5 км

1. Антонио Бевилакуа, Италия;
2. Юго Кобле, Швейцария;
3. Кай-Вернер Нильсен, Дания.

Гонки за лидером

1. Ян Пронк, Нидерланды;
2. Андрэ Лелиарт, Бельгия;
3. Анри Лемуан, Франция.

Итальянский трековый велоспорт переживал период возрождения, и турнир в Милане ознаменовал настоящий триумф данного вида. За пять дней на состязаниях побывало в общей сложности 150 тысяч зрителей! Особенно горячо поддерживали местную звезду — спринтера-любителя Энцо Сакки. Для прессы соорудили отдельную трибуну. Журналисты «Gazzetta dello Sport», самого тиражного спортивного издания в Европе, впервые в истории ежедневно писали пресс-релизы, которые печатались на розовой бумаге — в тон страниц газеты. Даже ежедневные банкеты, организованные для руководителей UCI, никого не раздражали. Британец Редж Харрис в четвертый раз стал чемпионом мира.

49-й чемпионат мира UCI

26–31.08.1952
Париж

Любители

Спринт

1. Энцо Сакки, Италия;
2. Марино Мореттини, Италия;
3. Сирил Пикок, Великобритания.

ИГП — 4 км

1. Пит ван Хёсден, Нидерланды;
2. Мино де Росси, Италия;
3. Лорис Кампана, Италия.

Профессионалы

Спринт

1. Оскар Платтнер, Швейцария;
2. Жорж Сенффтлебен, Франция;
3. Ян Дерксен, Нидерланды.

ИГП — 5 км

1. Сид Паттерсон, Австралия;
2. Антонио Бевилакуа, Италия;
3. Люсьен Жиллен, Люксембург.

Гонки за лидером

1. Адольф Версхейрен, Бельгия;
2. Вальтер Лохман, ФРГ;
3. Анри Лемуан, Франция.

Право провести чемпионат мира UCI предоставили Люксембургу, но в карликовом государстве не нашлось ни одного велотрека. Выручил Париж, который принял сильнейших мастеров жанра. Один из фаворитов среди спринтеров-профессионалов, британец Редж

Харрис, неожиданно оступился в полуфинале. Победу праздновал швейцарец Оскар Платтнер, который добивался успеха в этом виде программы в 1946-м, выступая тогда за любителей.

50-й чемпионат мира UCI

21–26.08.1953
Цюрих

Любители

Спринт

1. Марино Мореттини, Италия;
2. Чезаре Пинарелло, Италия;
3. Вернер Потцернхайм, ФРГ.

ИГП — 4 км

1. Гвидо Мессина, Италия;
2. Лорис Кампана, Италия;
3. Даниэль де Грот, Нидерланды.

Профессионалы

Спринт

1. Ари ван Влит, Нидерланды;
2. Энцо Сакки, Италия;
3. Реджинальд Харрис, Великобритания.

ИГП — 5 км

1. Сид Паттерсон, Австралия;
2. Кай-Вернер Нильсен, Дания;
3. Антонио Бевилакуа, Италия.

Гонки за лидером

1. Адольф Версхейрен, Бельгия;
2. Роже Кёнье, Франция;
3. Анри Лемуан, Франция.



1950 г. Реджинальд Харрис



1951 г. Марино Мореттини



1954 г. Леандро Фаджин

К началу первенства отремонтировали знаменитый велодром «Орликон». Итальянский спринтер Энцо Сакки перешел из любителей в профессионалы и освободил дорогу к золоту соотечественнику Марино Мореттини. В очередной раз поднялся на пьедестал почета легендарный Редж Харрис из Великобритании. Это был последний чемпионат мира, в котором не участвовали гонщики из СССР.

51-й чемпионат мира UCI
27–29.08.1954
Кельн и Вупперталь

Любители

Спринт

1. Сирил Пикок, Великобритания;
2. Джон Трессидер, Австралия;
3. Жорж Геньяр, Франция.

ИГП — 4 км

1. Леандро Фаджин, Италия;
2. Петер Бротертон, Великобритания;
3. Норман Шил, Великобритания.

Профессионалы

Спринт

1. Реджинальд Харрис, Великобритания;
2. Ари ван Влит, Нидерланды;
3. Энцо Сакки, Италия.

ИГП — 5 км

1. Гвидо Мессина, Италия;
2. Юго Кобле, Швейцария;
3. Люсьен Жиллен, Люксембург.

Гонки за лидером

1. Адольф Версхейрен, Бельгия;
2. Ян Пронк, Нидерланды;
3. Джо Банкер, Австралия.

Впервые после Второй мировой войны чемпионат мира состоялся в Германии: в Кельне сражались спринтеры и преследователи, а в Вуппертале выясняли отношения специалисты по гонкам за лидером. В 1954 году на турнире дебютировали велосипедисты из СССР. Но войти в число сильнейших гонщиков из Страны Советов не удалось ни в одном виде программы.

52-й чемпионат мира UCI
31.08–5.09.1955
Милан

Любители

Спринт

1. Джузеппе Онья, Италия;
2. Хорхе Батис, Аргентина;
3. Джон Трессидер, Австралия.

ИГП — 4 км

1. Норман Шил, Великобритания;
2. Петер Бротертон, Великобритания;
3. Леандро Фаджин, Италия.

Профессионалы

Спринт

1. Антонио Маспес, Италия;
2. Оскар Платтнер, Швейцария;
3. Ари ван Влит, Нидерланды.

ИГП — 5 км

1. Гвидо Мессина, Италия;
2. Рене Штрехлер, Швейцария;
3. Вим ван Эст, Нидерланды.

Гонки за лидером

1. Гильермо Тимонер, Испания;
2. Вальтер Букер, Швейцария;
3. Джузеппе Мартино, Италия.

Изначально предполагалось организовать первенство мира во Франции, но неожиданно-негаданно французы отказались от роли хозяев. До сих пор ходят слухи, что президент UCI и французской Федерации Ашилле Жуанар получил от итальянцев взятку в размере 5 миллионов марок ФРГ. Естественно, стороны всячески отрицали это. Официальная версия сводилась к следующему: Милан принял чемпионат вместо Парижа, потому что в 1951-м там наблюдался аншлаг, а годом позже в столице Франции трибуны зияли пустотами.

На этом чемпионате был установлен рекорд сюрпльса. Итальянец Антонио Маспес и голландец Ян Дерксен простояли 32 минуты и 20 секунд. Могли стоять и дольше, однако коллегия комиссаров решила устроить перезаезд.

53-й чемпионат мира UCI
27.08–2.09.1956
Ордруп

Любители

Спринт

1. Мишель Руссо, Франция;
2. Хорхе Батис, Аргентина;
3. Гульельмо Пезенти, Италия.

ИГП — 4 км

1. Эрколе Бальдини, Италия;
2. Леандро Фаджин, Италия;
3. Джон Геддес, Великобритания.

Профессионалы

Спринт

1. Антонио Маспес, Италия;
2. Реджинальд Харрис, Великобритания;
3. Оскар Платтнер, Швейцария.

ИГП — 5 км

1. Гвидо Мессина, Италия;
2. Жак Анкетиль, Франция;
3. Кай-Вернер Нильсен, Дания.

Гонки за лидером

1. Грэхем Френч, Австралия;
2. Гильермо Тимонер, Испания;
3. Вальтер Букер, Швейцария.

Чемпионат скандалов. В частности, не смогли сыграть гимн



1957 г. Мишель Руссо

для победителя. Президент UCI и французской Федерации Ашилле Жуанар поступил некрасиво: разозлился, что австралиец Грэхем Френч не появился на вручении наград раньше него, швырнул чемпионскую майку на траву и отказался проводить торжественную церемонию награждения. В финале индивидуальной гонки преследования на 4 км встретились итальянцы Эрколе Бальдини и Леандро Фаджин. Спустя несколько месяцев на летних Олимпийских играх в Мельбурне первый выиграл групповую гонку на шоссе, а второй стал лучшим в гите на 1 км с места.

54-й чемпионат мира UCI
10–15.08.1957
Рокур

Любители

Спринт

1. Мишель Руссо, Франция;
2. Гульельмо Пезенти, Италия;
3. Валентино Гаспарелла, Италия.

ИГП — 4 км

1. Карло Симониг, Италия;
2. Франко Гандини, Италия;
3. Альбертус Гелдерманс, Нидерланды.

Профессионалы

Спринт

1. Ян Дерксен, Нидерланды;
2. Ари ван Влит, Нидерланды;
3. Роже Геньяр, Франция.

ИГП — 5 км

1. Роже Ривьер, Франция;
2. Альбер Буве, Франция;
3. Гвидо Мессина, Италия.

Гонки за лидером

1. Поль Депап, Бельгия;
2. Вальтер Букер, Швейцария;
3. Грэхем Френч, Австралия.

У спринтеров-профессионалов «в бой шли одни старики»: Ари ван Влит — 41 год, Ян Дерксен — 38 лет, Редж Харрис — 37. Это последний чемпионат, в котором не разыгрывали награды женщины. С 1958 года женские состязания были включены в программу — в первую очередь по инициативе Велосипедной секции СССР (предтечи Федерации велосипедного спорта СССР).



Памяти Барри Стандера

Южноафриканский кросс-кантрийный гонщик Барри Стандер, финишировавший пятым на Олимпиаде в Лондоне, 3 января 2013 года был сбит машиной во время тренировки и скончался от полученных травм.

Фото: Дмитрий КОРОТКОВ

» Барри начал кататься на маунтинбайке на ферме недалеко от порта Шепстоун (ЮАР) в возрасте 10 лет. Те первые годы Барри вспоминал как самые трудные в его велосипедной жизни: пытаясь не отстать от отца и старших братьев, он занимался на байке, весившем больше, чем он сам. Но это не убавило в нем энтузиазма, напротив, он всегда хотел ездить еще дальше и еще быстрее. Будучи мальчишкой, Барри по вечерам листал американские эмтэбэшные журналы, мечтая стать таким же, как изображенные на фото гонщики.

Спорт серьезно увлек подростка. В 1999 году он впервые стал чемпионом стра-

ны и Африканского континента в категории U13 (дети). Не желая останавливаться на достигнутом, в 2005 году он приехал в США, чтобы соревноваться с лучшими гонщиками страны, и выиграл три старта национальной серии из четырех. И в результате получил предложение выступать за интернациональную команду Factory GT. В качестве прорайдера Барри ездил с командой, участвующей в серии Кубка мира, по всему свету и прибавлял от гонки к гонке. Он был феноменально талантливым спортсменом, мастерски владел байком, был бесстрашным на спусках и умел выложиться до конца. В 2008 году он стал победителем Кубка мира в категории

U23 и занял пятое место на Кубке мира среди «элиты». В 2008 году Стандер удостоился чести представлять свою страну на Олимпиаде в Пекине, где он финишировал 15-м. В 2009-м, выступая за команду Specialized, Барри к титулу обладателя Кубка мира прибавил титул чемпиона мира в категории U23. В 2012 году он выиграл этап Кубка мира в категории «элита» и рассматривался как один из главных претендентов на олимпийские медали в Лондоне. Там он, возможно примеряясь к роли лидера грядущей Олимпиады в Рио, пробовал возглавить гонку. Ему было всего 25, и, безусловно, главные победы Барри были впереди.

