



Издатель и учредитель
ООО «Издательский дом
«РусВело»

Генеральный директор
Петр Чевардов
Главный редактор
Александр Жолуденко
Заместитель главного редактора
Александр Беликов
Исполнительный редактор
Владимир Гришечко
Директор по распространению
Галина Бернацкая
Бильд-редактор
Влад Богомолов
Главный художник
Алексей Новиков
Редактор новостей
Вячеслав Сумароков

Редактор тех. раздела
Дмитрий Коротков
Переводчики: Ольга Захарова,
Татьяна Иванова, Елена Немченко.
Фотоматериалы: Геворг Ару-
тюнян, Роберто Беттини, Влад
Богомолов, Владимир Гришечко,
Александр Жолуденко, Дмитрий
Коротков, Вячеслав Сумароков,
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 Феде-
рации. Свидетельство о регистра-
ции ПИ № ФС77-37353
от 08 сентября 2009 г.

ISSN: 2070-4763
Цена договорная.
Подписной индекс
по каталогу «Роспечать»
«Газеты и журналы» — 48640.

Мнение редакции не всегда совпа-
дает с мнением авторов.

Редакция не несет ответствен-
ности за содержание рекламных
модулей.



**ПОБЕДНЫЕ КОЛЬЦА
МАЙСКОЙ МОСКВЫ**
Дневник традиционной
московской многодневки

стр. **10**



GIRO-2012
Репортаж нашего специального
корреспондента

стр. **18**



**КУБОК МИРА ПО
МАУНТИНБАЙКУ**
Первый и второй этапы

стр. **60-63**

- 4** **СТОП-КАДР
НОВОСТИ**
- 8** **ПОБЕДНЫЕ КОЛЬЦА МАЙСКОЙ МОСКВЫ**
- 11** Кубок Мэра
- 13** Мемориал Олега Дьяченко
- 14** Гран-при Москвы
- 15** Пять колец Москвы
- 22** **GIRO-2012**
Хроника велогонки
- 34** **«ТУР ДЕ ФРАНС» – 2012**
Превью знаменитой многодневки



SCOTT E-SUB 20

**ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБАЯНИЕ
ГОРОДСКОГО БАЙКА**

Тест велосипеда

стр.

80



- 40 ВЕЛОАНАЛИТИКА**
Почему скорость на «Тур де Франс» больше не растет?
- 44 МЕМОРИАЛ ЛЕСНИКОВА**
Традиционные соревнования на велотреке в Крылатском
- 46 РЕГИОНЫ**
Тверская область. Колесо в колесо, или По следам олимпийского чемпиона
- 48 Тула – колыбель чемпионов.**
Международные соревнования «Большой приз Тулы-2012»
- 52 Тульская область. Требуешь невозможного — получишь максимум**
- 54 Киев. Иван Кожедуб покоряет Крещатик**
- 56 На трассах Копейска**
- 57 Мурманск. Гонка в гору**
- 58 Пенза. Уверенная поступь спортсменов Мордовии**
- 59 Ярославль. Эх, дороги...**
- 60 ПОДАРОК В ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ**
Кубок мира по маунтинбайку в Чехии - 1 этап
- 62 ДОМА И СТЕНЫ ПОМОГАЮТ**
Кубок мира по маунтинбайку во Франции - 2 этап
- 64 ЗОЛОТЫЕ КОЛЕСА ПОДМОСКОВЬЯ**
Этапы объединенного Кубка Москвы и области по маунтинбайку
- 68 ДАУНХИЛЛ – ВПОЛНЕ ПО-РУССКИ**
Чемпионат Украины по даунхиллу на Ай-Петри
- 72 БОЛЕЕМ ЗА НАШИХ!**
Превью чемпионата Европы – 2012 по МТБ в Москве
- 74 СРЕДНИЙ РАЗМЕР ДЛЯ МТБ?**
Новые стандарты колес
- 79 НОВИНКИ-2012**
ZEE – новая группа компонентов от Shimano
- 80 ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБАЯНИЕ ГОРОДСКОГО БАЙКА**
Тест велосипеда Scott E-Sub 20
- 84 СВЯЗЬ В ДВИЖЕНИИ**
Тест системы связи Cardo BK-1
- 86 LEVI'S COMMUTER**
первая коллекция джинсовой одежды для велосипедистов
- 88 ПО ЖИВОПИСНОМУ ПОДМОСКОВЬЮ – НА ВЕЛОСИПЕДЕ**
Веломаршрут по Подмосковию
- 92 ЕВРЕИ И ВЕЛОСИПЕДИСТЫ**
Велосипедные зарисовки из Израиля
- 94 ЧТО? ГДЕ? КОГДА?**
Календарь соревнований на июль 2012 г.

ТЕХНОПАРК**НОВИНКИ****SHIMANO ПРЕДСТАВЛЯЕТ КОМПОНЕНТЫ ZEE**стр. **79**

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













Винокуров проедет «Тур де Франс»

Александр Винокуров принял решение последний раз проехать «Большую петлю».

» Несмотря на ранее высказанный отказ от участия в Туре, гонщик команды «Астана» Александр Винокуров изменил свое решение и последний раз перед завершением карьеры проедет знаменитую многодневку. «Я еще не достиг хорошей формы, но у меня есть еще два месяца перед «Тур де Франс», — сказал Александр. — Выиграть один этап,

думаю, будет достаточно. В генерале мне уже тяжело бороться».

В прошлом году Александр упал на девятом этапе Тура, получив перелом бедра. Лучшими его достижениями на «Большой петле» являются победы на отдельных этапах. Возможно, участие в Туре Винокуров использует в качестве подготовки к Олимпийским играм.

По материалам газеты «Время» <http://time.kz>

В Крылатском прошло первенство России по велоспорту на треке

Среди участников – более 100 молодых спортсменов из Тулы, Сестрорецка, Санкт-Петербурга, Пензы, Кемерово, Самары, Арзамаса, Воронежа, Ростова-на-Дону, Москвы, Республик Татарстана и Удмуртии

» Участники соревновались в темповых и спринтерских дисциплинах: в командной гонке преследования, командном и индивидуальном спринте, омниуме, кейрине, мэдисоне, гите на 500 м с места и гите на 1000 м с места.

В командной гонке преследования на 4000 метров команда МГФСО (Алексей Семочкин, Алексей Курбатов, Никита Якушев и Айдар Закарин) в финальном заезде на восемь секунд опередила Санкт-Петербургский «Локомотив», показав результат 4:09,561 сек.

В командном спринте победу одержали Алексей Семеха (Тула, ШВСМ СДЮСШОР), Александр Дубченко (Тула, ШВСМ ДЮСШ), Алексей Лысенко (Москва, «Юность Москвы») – 1:01,949.

В женском командном спринте лучший результат у Дарьи Шмелевой (Москва, «Юность Москвы») и Лидии Плужниковой (ГОУ МСС УОР 2 «Динамо») – 45,710.

В темповом омниуме победил Андрей Сазанов (СПБ, «Локомотив», ШВСМ).

По итогам прошедших стартов будет сформирован состав сборной команды для участия в Первенстве Европы в Португалии.



Кубок мира по паравелоспорту

В Риме прошел первый этап Кубка мира по паравелоспорту. В соревнованиях приняли участие 453 спортсмена из 34 стран.

» Серебряным призером в индивидуальной гонке с раздельного старта на дистанции 14,1 км стал Сергей Батуков (класс C2) с результатом 20.43,36, проиграв лидеру Лорану Тирионе из Франции 1,92 секунды.

Вторую свою серебряную медаль Сергей завоевал в групповой гонке на 55 километров с результатом 1.27,54

Дважды бронзовым призером стала Светлана Мошковиц (класс H3 - ручной велосипед) в индивидуальной гонке с раздельного старта на дистанции 14,1 километра с результатом 28.06,50 и групповой гонке на 40 километров с результатом 1.35,57.

Серебряным призером в индивидуальной гонке с раздельного старта на дистанции 14,1 километра стал Алексей Обыденнов (класс C3) с результатом 19.43,90, проиграв лидеру 6,85 секунды.



ПОБЕДНЫЕ КОЛЬЦА МАЙСКОЙ МОСКВЫ



Майские международные соревнования по велоспорту ежегодно прирастают новыми именами талантливых гонщиков. Не стали исключением они и на этот раз. А по накалу страстей, кипевших с 1 по 8 мая на крутых виражах Воробьевых гор, Крылатских холмов и 9 мая, в праздник Великой Победы, — на Садовом кольце, были самыми яркими в своей многолетней истории. К радости болельщиков, нередко изобиловали непредсказуемыми сюжетами, порой удивляя даже маститых специалистов. Знаменитый «велосериал», сценарий которого писали сильнейшие спортсмены 15 стран, открыла однодневная шоссейная гонка «Кубок мэра»

Текст: Александр БЕЛИКОВ. Фото: Влад БОГОМОЛОВ, Александр ЖОЛУДЕНКО, Антон ЛИБО

КУБОК МЭРА

Первомайская гонка на Воробьевых горах — юбилейная, и за минувшие 20 лет трасса от МГУ до Ленинского проспекта изучена гонщиками и их наставниками, как говорится, вдоль и поперек. Возможно, поэтому она, в сущности, началась без разведки. И уж совсем не походила на разминочную: на первый круг лидеры затратили всего 11 минут и 15 секунд. Скорость — необычная. И — первый завал!

Александр Потапов. В самом деле, чередуясь, на передние позиции выходят то парни из «ИТЕРЫ-Катюши», то турецкие, сербские, украинские спортсмены. Совсем неплохо идут американские гонщики Team Type 1 Sanofi Development, впервые участвующие в московских соревнованиях. Болельщики и специалисты проявляют к ним особый интерес. Дело в том, что команда США — необычная: у большинства спортсменов — сахарный диабет первого типа. Это тот самый случай,



▲ И один в поле воин

который показывает, что нет предела человеческим возможностям. Team Type 1 Sanofi Development возглавляет известный в прошлом велосипедист Василий Давиденко, которому помогает Глеб Гройсман, заслуженный тренер Российской Федерации.

Тем временем борьба на трассе обостряется. До финиша — 40 километров, отставание основ-

ной группы от лидеров уже пять с половиной минут. Высокая скорость гонщиков удивила не только Александра Потапова. В разговор включается сосед по трибуне, велосипедный болельщик с 25-летним стажем москвич Валентин Громов: «Ребята выглядят свежими, хотя позади больше половины трассы. К тому же сильный ветер — то встречный, то боковой — ▶

▲ Первый старт мая

К счастью, небольшой. Без потерь и травм.

С каждым новым кругом разрыв основной группы гонщиков от лидеров увеличивался, и сократить его при скорости 45 километров в час было очень непросто. «Перца» в гонку добавил пронизывающий ветер. Готовя очередную атаку, парни старались угадать непредсказуемый нрав стихии. Это успешно сделали те, кто убежал в начале гонки. Уже к третьему кругу в их активе — 25–30 секунд.

«Запас — солидный, однако это только начало гонки, и, судя по всему, никто не собирается уступать», — комментирует с трибуны народный артист, мастер спорта по плаванию, страстный любитель велоспорта



Василий ДАВИДЕНКО,

генеральный менеджер американской велокоманды Team Type 1

САХАРНЫЙ ДИАБЕТ — ЭТО НЕ ПРИГОВОР

Проектом Team Type 1, цель которого — помочь спортсменам, страдающим сахарным диабетом, занимаюсь с 2008 года. Сначала у нас была маленькая континентальная команда, выступавшая только в США. Потом вышли на международный уровень. Сейчас Team Type 1 — профессиональная команда континентального уровня. У нас есть еще шесть дивизионов.

В Москву приехала команда любителей. Надеюсь, в недалеком будущем наша молодежь пополнит профессиональную команду и будет участвовать в больших гонках. В ее составе из 11 человек восемь больны диабетом. Наша задача — поменять менталитет, искоренить расхожее мнение, будто диабетик ничего не может делать. Разумеется, это не так. Спорт позволяет держать диабет под контролем. Современные технологии таковы, что больным достаточно иметь на плече небольшую помпочку с инсулином, которая автоматически вливает лекарство в мышцу, не причиняя при этом боли. Гонщики иногда ставят на руль велосипеда или кладут в карман небольшой монитор и видят, как изменяется уровень сахара в крови. Если он опускается, под рукой всегда есть еда, насыщенная сахаром. Если же уровень сахара в крови завышен, помпочка автоматически вливает инсулин.

В составе Team Type 1 в Москве выступали шесть гонщиков, из них четыре — диабетика. И они совсем неплохо выступили. Ну, а после гонки ребята на пару дней останутся в Москве, чтобы побывать на Красной площади и ознакомиться с другими достопримечательностями.



▲ «ИТЕРА-Катюша» после финиша

никак не уgomонится». Ситуация в гонке меняется едва ли не каждый круг: кто-то вырывается вперед, кто-то отстает. Основную работу ведут «ИТЕРА-Катюша», «Русвелo», украинские команды Kolss Cycling Team и ISD.

Тем временем прошлогодний победитель «Кубка мэра» Иван Стевич все еще остается одним из фаворитов гонки. Заметив, что коллега по команде Анди Бадж уехал в отрыв, он делает все, чтобы его не догнали. То есть пожертвовал своим высоким местом.

Героем же дня стал Игорь Боев, поднявшийся на высшую ступень пьедестала почета. И, конечно, его команда «ИТЕРА-Катюша», действия которой известный гонщик, чемпион СССР и призер чемпионатов мира Петр Чевардов назвал классическими. «У «ИТЕРЫ-Катюши», — пояснил он, — было преимущество в отрыве: четыре человека. И они его реализовали, можно сказать, тактически выверенно, и задачу-максимум выполнили. Разумеется, нужно отдать должное спортивному директору «ИТЕРЫ-Катюши» Николаю Морозову, который идеально руководил командой».

Отвечая на вопрос нашего корреспондента, выполнила ли команда установку на гонку, Николай Морозов сказал: «В основном. С той лишь поправкой, что финишировать должен был не Боев, а Кочетков. На Кочеткове была атака в конце гонки, он остал-

ся сзади, поэтому ему оставалось лишь защищать позицию позади».

Игорь Боев, еще не вполне остывший после гонки, сказал журналистам, что победу в «Кубке мэра» ставит на первое место в ряду других успешных выступлений. «Побеждать всегда приятно, а в Москве — вдвойне, — отметил он. — Спасибо ребятам, они основательно потрудились. Гонка оказалась тяжелой: очень трудно

кататься при сильном порывистом ветре. На финишной прямой пришлось приложить все силы, чтобы справиться с ним. Команда «ИТЕРА-Катюша» заняла первое и третье места, что совсем неплохо для первого дня соревнований». Отвечая на вопрос о единоборстве на финише с Анди Баджем, обладатель Кубка мэра заявил, что в «своем превосходстве был уверен на сто процентов».

Анди Бадж (Salcano, Турция), серебряный призер, сообщив, что он и его друзья совсем недавно вернулись с «Тура Турции», признался, что еще не вполне успел восстановиться. «Во время движения мешал сильный ветер, но я все же смог завершить гонку в призах и этому очень рад, — сказал он журналистам. — Московские гонки интересны и всегда хорошо организованы, поэтому с удовольствием приезжаю участвовать в них».

Делясь впечатлениями о гонке, бронзовый призер Вячеслав Кузнецов сказал, что доволен результатом. «Это была тяжелая гонка, и я очень устал, — сообщил спортсмен. — Наша команда оказалась на высоте, практически все были впереди. Мы сделали то, что должны были сделать, — выиграли у себя дома».

В эксклюзивном интервью журналу Provelo первый заместитель руководителя Москомспорта, чемпион Олимпийских игр Николай Гуляев сказал: «Спортсмены показали хорошие результаты. Отмечу также сильный состав участников гонки. Достаточно сказать, что несколько спортсменов готовятся к Олимпийским играм, что красноречиво говорит о статусе московской гонки. Искренне рад успеху «ИТЕРЫ-Катюши». Они планировали эту победу и добились ее. Понятно, победа в велогонке не бывает результатом деятельности одного гонщика — на него должна работать команда. А роль на первом месте стоит представитель «ИТЕРЫ-Катюши», это значит, что команда славно поработала, ее парни были забойщиками. Надеюсь, что и впредь российские спортсмены и, конечно, москвичи будут занимать достойные места на пьедесталах почета».

Борьба за Кубок мэра была интересна еще и тем, что гонщики преодолели почти 143 километра виражей Воробьевых гор со средней скоростью, значительно превысившей показатели прошлых лет.

Первый день серии московских велогонок порадовал болельщиков «ИТЕРЫ-Катюши». Впереди — новые испытания: международная однодневная шоссейная гонка «Мемориал Олега Дьяченко».



▲ Первая победа в Москве



▲ На пьедестале — Анди Бадж, Игорь Боев, Вячеслав Кузнецов

МЕМОРИАЛ ОЛЕГА ДЬЯЧЕНКО

Порезвившись ночью, к утру 2 мая ветер, казалось, решил передохнуть. Однако затишье длилось недолго: в полдень он снова явил непокорный нрав, меняя свои предпочтения — со встречного на боковой. Благо, на Крылатских холмах ему было где разгуляться. Словом, даже непосвященному в тонкости велоспорта стало ясно: победит тот, кто найдет общий язык со стихией и одолеет 163,2 километра сложной трассы.

Вскоре после старта вперед вырвались 12 спортсменов. Их преимущество перед основной группой нарастало с каждым новым кругом — от 20 секунд до 75, за семь кругов до финиша сократилось до 40. Хорошо идут парни из «ИТЕРЫ-Катюши», «РусVELO» и украинской команды ISD-Lampre. Впе-

ре «ИТЕРЫ-Катюша»: впереди все тот же Косяков. В группе преследования достаточно много сильных соперников, которые внимательно следят за развитием ситуации. Вскоре лидирующую позицию занимает Александр Рыбаков. Он мчится так быстро, будто пройденные до того километры были лишь разминкой. От основной группы переключается Павел Кочетков, а лидирует по-прежнему Рыбаков.

Александр усталось преодолеть полтора километра, и его преимущество в одну минуту — это, пожалуй, верная победа. Так оно и вышло: Саша — лучший! Вторым на финише был Павел Кочетков, третьим — Сергей Рудасков.

— Я навсегда запомню эту гонку, по-юношески задиристую, насыщенную неожиданными перипетиями захватывающей борьбы, которая завершилась блестя-



⚡ В азарте борьбы



⚡ Антон и Оксана Дьяченко

реди Иван Ровный («РусVELO») и Ионис Тамуридис (SP Tableware Cycling Team). Через два круга их догнал Дмитрий Косяков («ИТЕРА-Катюша»), а затем ушел в отрыв. В одиночестве. Стремительно увеличивая разрыв. До финиша далеко. Выдержит ли?

К 53 километрам гонку по-прежнему контролирует «ИТЕ-

шей победой велодружины «ИТЕРА-Катюша», — сказала Оксана, вдова Олега Дьяченко, в эксклюзивном интервью Provelo. — Гонка — это дань памяти о моем муже, за что сердечно благодарна ее устроителям, прежде всего ФВСР и ее президенту Игорю Макарову.

Журналисты в репортажах называют победу «ИТЕРЫ-Катюши»

триумфальной. Парни же, отвечая на вопросы репортеров, избегали громких эпитетов. Александр Рыбаков, согласившись, что гонка была технически и физически сложной, отметил: «ИТЕРА-Катюша» выстояла, несмотря на усилия команд «РусVELO» и ISD-Lampre». По сло-

вам Павла Кочеткова, достойно выступить на тяжелой и нервной гонке «ИТЕРЕ-Катюше» помог профессионализм. Сергей Рудасков уточнил: «У нас отличная команда, и по силам мы все равны. Просто сегодня мы выполнили тренерскую установку».



⚡ Все призы у «ИТЕРЫ-Катюши»

ГРАН-ПРИ МОСКВЫ

В международной однедневной шоссейной гонке «Гран-при Москвы», стартовавшей 3 мая на Воробьевых горах, участвовали 27 команд из 15 стран. Скажем сразу: из полтора сотен гонщиков до финиша добралась лишь половина. Безусловно, после двух дней напряженных соревнований ребята заметно устали. Свежее других явно выделялась немецкая команда TSP Nutrixxion Abus — это ее первый московский старт. Два немецких гонщика прочно «прописались» в отрыве лидирующей группы. Один из них — экс-чемпион мира Дирк Мюллер (TSP Nutrixxion Abus), отправившийся в ранний отрыв. Эксперты назвали его побег от основной группы весьма рискованным. Прогноз оправдался. Дирку не повезло: отрыв был невелик, а группа преследования — большая, крепко сбита, вовсе не собирающаяся сдавать позиции. Нарастив темп, она и догнала немца. И если Мюллер в одиночестве быстро проехал целый круг, то в конце четырехчасовой гонки был, что называется, никакой: сил бороться за первое место ему явно не хватило.

Специалисты в очередной раз заметили также, что сербы техничны и выносливы. В отличие от других в лидирующей группе оказались сразу два представителя одной команды — турецкой. В том числе Стевич. Оценивая результаты его гонок, многие специалисты полагают, что в будущем году Ивана пригласят в одну из профессиональных команд.

Опираясь на опыт, гонщики продолжали выяснять отношения с сильным ветром. В таких условиях ключ к успеху — знания и опыт. Только они могут подсказать, когда можно атаковать, как вести себя в пелотоне. Особенно в Москве, где не редкость, когда майский шквалистый ветер ломает не только ветки, но и с корнем выворачивает деревья.

Украинский гонщик Виталий Попков (ISD-Lampre) умеет работать с таким ветром, у него на этот счет больше соревновательного опыта. Он и стал победителем. В блиц-интервью Виталий все же посетовал на сильный ветер, особенно на финише, и признался, что рад победе. Второе место досталось Александру Миронову («Русвелло», Россия), который сказал репортерам, что на его «серебро» активно работала вся команда, за что искренне признателен всем ребятам.



▲ Главному тренеру ФВСП Игорю Струтинскому есть что сказать гонщикам

Иван Стевич (Salcano, Турция), занявший третье место, считает нынешнюю гонку интересной, но оказавшуюся для него тяжелее прошлогодней. Обладатель кубка «Гран-при Москвы-2011», он старался победить и в этом году. Журналисты узнали также,

что сербский гонщик из турецкой команды любит Крылатское и рад, что на живописных холмах с многочисленными спусками и подъемами пройдут несколько этапов международной шоссейной велогонки «Пять колец Москвы».



▲ Круги на Воробьевых горах давались нелегко





ПЯТЬ КОЛЕЦ МОСКВЫ

Скажем сразу, признание в любви к Крылатскому завершилось для Ивана Стевича счастливым финалом – 5 мая, одолев быстрее всех первый этап престижных соревнований, он поднялся на высшую ступень пьедестала почета. И заработал сразу две майки – фиолетовую (самого активного гонщика) и желтую (лидера общего зачета). А сделать это, прямо скажем, было крайне непросто. Без малого 150 километров на олимпийской трассе – это супертест для любого велосипедиста. Нужно приберечь силы, не отстать от лидеров и заработать первые премиальные очки: впереди два горных промежуточных финиша, которые определяют лидера горной классификации. И, разумеется, постараться выиграть лидерскую желтую майку.

Первый круг, пройденный за 23 минуты, напоминал разминку. Постепенно Владислав Бакуменко (ISD–Lampre) и Алексей Тихонов (Belarusian National Team) все энергичнее крутят педали, и их отрыв от группы преследования составляет 1 минуту 20 секунд.

За пять кругов до финиша картина меняется, вперед выходят Мустафа Карси (SLC) и Виталий Кон-

друт (KLS), в их запасе 50 секунд. Перед последним кругом 13 минут в запасе у лидирующего квартета – Ивана Стевича (Salcano, Турция), Игоря Боева («ИТЕРА-Катюша»), Артема Топчанюка (SPT, Греция) и Дирка Мюллера (TSP, Германия). Они преодолевают последний подъем, на его самой крутой части Дирк Мюллер теряет контакт с группой,

а Игорь Боев переходит на первую позицию. Первую атаку предпринимает Артем Топчанюк. На продаваемой части малого велокольца сделать это непросто. Гонщики проходят километровую отметку до финиша: первым колесом – Стевич, которого меняет Артем Топчанюк. На последних пятистах метрах непросто выбрать момент для ата-

ки: нет финишной прямой, только постоянные повороты. Начинается тактическая борьба. На первую позицию выходит Мюллер, тут же идет Артем Топчанюк, Иван Стевич и Игорь Боев. До финиша 200 метров. Впереди на неудобной позиции Топчанюк, по левому флангу атакует Стевич и первым пересекает финишную черту, следом ▶



⚡ Пора подкрепиться



⚡ Еще одна попытка отрыва



⚡ Первая победа Ивана Стевича на олимпийской трассе в Крылатском

за ним Мюллер и Боев. Ну, а пелотон растянулся примерно на 20 минут. Что и говорить, это был один из самых сложных этапов...

Иван Стевич после финиша сказал журналистам: «Нынешняя победа мне особенно дорога, потому

что ни разу не выигрывал на этой знаменитой олимпийской трассе. И я намерен удержать майку лидера до конца соревнований». Иван сообщил также, что после московских гонок планирует выступить на Олимпийских играх. По его сло-

вам, они похожи на лотерею: «Есть только один день, чтобы показать, на что способен, и куча факторов, которые могут помешать. Со своей стороны я сделаю все возможное, чтобы быть на сто процентов готовым к выступлению».

«У нас сильная команда, и каждый может выиграть, — считает Игорь Боев, который по итогам этапа, помимо «бронзы», стал обладателем зеленой майки и намерен за нее бороться до последнего этапа. — «Пять колец Москвы» — одна из самых интересных и зрелищных гонок. На последних кругах, когда шло выяснение отношений между четверкой, было важно никого не отпустить, не потерять драгоценные секунды».



⚡ Пока наездники «болеют»



НА ВОРОБЬЕВСКОМ ВЕЛОКОЛЬЦЕ

Первый из 16 кругов групповой гонки в 134,4 километра от улицы Косыгина до Ленинского проспекта и обратно — первая попытка отрыва. Возмутителями спокойствия 6 мая на Воробьевых горах стали Вадим Резниченко и Никита Киржайкин из команды Центра летних видов спорта. Вскоре к их компании присоединился представитель московского «Динамо» Павел Прядеин. Главная интрига следующего круга: выдержат ли они мизерное преимущество до первого промежуточного финиша, смогут ли «зацепиться» за первые бонификационные секунды? Постепенно отрыв группы

лидеров от пелотона увеличивается. Очевидно и другое: команда Salcano во главе с Иваном Стеви-



Пункт питания >> на Воробьевых горах

чем все контролирует. Вызов пелотону бросает Дмитрий Косяков и пытается от него оторваться. До завершения гонки 10 кругов, впереди небольшой подъем и равнина, где можно отдохнуть. Косяков пытается убежать от пелотона, но ясно, что внимательные преследователи из Salcano так просто его не отпустят. Они прекрасно понимают, что в соперниках у них — «ИТЕРА-Катюша», которая будет претендовать на победу не только в общем, но и в индивидуальном зачете. Понятно и то, что Косякову кто-то из его команды должен прийти на помощь. Заметно наращивают темп самарские спортсмены. Прежде всего Евгений Бахин. Болельщики нарекли его «главным

возмутителем спокойствия». Дело в том, что Евгений перманентно будоражил лидирующую группу.

Еще один круг позади, в группе лидеров уже восемь человек, их преимущество скромное — не более 15 секунд. Комментируя ход гонки за два круга до финиша, заслуженный мастер спорта СССР Петр Угрюмов замечает, что ребятам крепко повезло с погодой: дождичек — освежающий, ветерок — легонький, солнышко — незлобивое. По его мнению, в целом гонка проходит спокойно. «Сейчас она активизируется, и, скорее всего, будем наблюдать финиш группы, которая, кстати сказать, выглядит совсем свежей. Вот завтра — тяжелый этап, и, видимо, поэтому ребята берегут силы. Думаю, что сегодня станем свидетелями интересного финиша», — резюмировал призер знаменитых гонок.

Финиш и в самом деле получился ярким, запоминающимся. Это особенно отчетливо проявилось за полкруга до заветной финишной черты, к которой участники гонки пришли общей группой.

Победу на втором этапе многодневки, что прошла 6 мая на Воробьевых горах, праздновал Михаэль Швайцер (TSP Nutrixxion Abus). Второе и третье места поделили Леонид Краснов и Александр Мионов (оба — «РусVELO», Россия). Любопытно, что Леонид получил награду от... отца, Александра Краснова, чемпиона Олимпийских игр и мира.

Принимая награду, Леонид сказал: «Я впервые участвую в многодневке «Пять колец Москвы» и безмерно рад, что оказался в призах. А еще приятнее, что не забывают моего отца. Конечно, задача «РусVELO» — победа в генеральной классификации. Сегодня я помог лидеру команды Александру Мионову, правда, немного не рассчитал, чтобы разогнать Сашу: для этого был нужен длинный финиш. Что касается личного финиша, то, признаться, не хватило сил, и Швайцер опередил меня. Этап в Крылатском показался мне адом. Из-за того, что не успел восстановиться, первую половину сегодняшней гонки было очень тяжело. Завтра расчи-

тываю сработать на лидера команды».

После двух этапов многодневки в генеральной классификации лидирует Иван Стевич (Salcano, Турция), на втором месте Дирк Мюллер (TSP Nutrixxion

Abus), на третьем — Игорь Боев («ИТЕРА-Катюша», Россия). В генеральной командной классификации на первом месте турецкая Salkano, на втором — «ИТЕРА-Катюша», на третьем — украинская Kolss Cycling team.



➤ Лучший на этапе — Михаэль Швайцер

БОРЬБА ОБОСТРЕАЕТСЯ, или Станет ли третий этап ключевым?



Буквально со старта лидирующее положение занимает Дмитрий Косяков («ИТЕРА-Катюша»). Временами рядом с ним идет представитель турецкой команды Анди Бадж, но его лидерство скорее виртуальное: «катушевцы» Косяков и Вячеслав Кузнецов идут мощно и, главное, держат стабильную скорость. На 15-километровой отметке к ним присоединились Тим Микель и самарский спортсмен Евгений Бахин. Кто-то из болельщиков назвал такое начало авантурным, аргументируя свой вывод высокой скоростью, хотя предстоит крутить педали еще 145 километров. И предположил: «Видно, тренер Морозов решил повторить свою победную тактику на Мемориале Олега Дьяченко: впереди идут сразу два гонщика из «ИТЕРА-Катюши». Они задают тон и, похоже, готовы всех положить на лопатки».

«Эти ребята — камикадзе: они проходят круги быстрее 20 минут, это же очень и очень быстро для четырехчасовой гонки, — бросает болельщик из подмосковного Сергиева Посада Анатолий Минаев. — Правда, этим они и других провоцируют ехать быстрее. Собственно, а как иначе бороться за победу в генеральной классификации?»

На риторический вопрос болельщика ответил серб Анди Бадж, который при поддержке команды показывал, что не собирается сдавать позиции без боя. Ну, а впереди по-прежнему Дмитрий Косяков. К 54-му километру — единоличный лидер, за восемь кругов до финиша пелотон проигрывает ему четыре с половиной минуты. Пройдено шесть кругов, отставание 3 минуты 40 секунд. Скорость падает, однако разница в отрыве не меняется. На протяжении двух с половиной часов Иван Стевич идет четвертым, пятым колесом. За четыре круга до финиша разрыв между лидерами и основной группой — минута и 40 секунд. Группа крепче давит на педали, ставит более тяжелую передачу. В этом в первую

« И снова Крылатские холмы

очередь заинтересованы парни из турецкой команды, которая контролирует гонку. До финиша — три круга, отставание от тройки лидеров сокращается и теперь составляет чуть больше минуты. Впереди по-прежнему Косяков, которого журналисты называют не иначе, как «этот железный Косяков». В самом деле, захватив лидерство с первых же секунд гонки, Дмитрий все еще впереди. Выдержит ли он сумасшедший темп? За два круга до финиша отрыв от лидеров — 40 секунд. Косяков держится. Но не долго. «Не может же человек пахать в лидирующей группе почти четыре часа без передышки. Думаю, сейчас за сольное исполнение возьмется Рыбаков и станет одним из призеров», — сказал Анатолий Минаев.

Так и вышло: на смену Косякову приходят Александр Рыбаков



Глеб ГРОЙСМАН,

тренер американской команды Team Туре 1 о выступлении своей команды на третьем этапе веломногодневки «Пять колец Москвы»:

ОТЛИЧНАЯ ГОНКА!

— Мне очень понравились наши ребята, все ехали достойно. В конце мы с «ИТЕРОЙ-Катюшей» пытались сделать гонку! Последние три круга в отрыве были три человека, к ним переложился наш Дэниэл Холт. Вместе с гонщиком «ИТЕРЫ-Катюши» Александром Рыбаковым они растерзали остатки отрыва, остались вдвоем, работали вместе, довели преимущество до одной минуты. Слишком высока была

опасность для Рыбакова: он шел не так далеко от лидера, и многие команды — сербов, турок, греков, немцев — не были заинтересованы в Рыбакове, кроме команды-лидера. Поэтому в концовке было очень много атак. Это произошло буквально на последнем круге. Я рад, что американская диабетическая команда делала погоду на такой крутой гонке. Из-за лидирующей группы финиш, конечно, получился для нас не очень удачным. Леша Шмидт стал восьмым, и где-то 13 – 15-м (сейчас сложно сказать) был Дэвид Лозано. Главное, что на третий день многодневки я не вижу усталости у ребят. Все едут лучше, чем в первый день. Есть надежда на оставшиеся два этапа, где, скорее всего, будет финишировать группа. Борьба крайне обострилась. После трех этапов два лидера — Стевич и Боев — имеют одинаковое время, и по сумме мест серб будет все-таки лидировать, у него сумма мест чуть лучше. Очень интересная гонка! Такого ажиотажа с одинаковым временем первого и второго места я не припомню, не на каждой международной гонке такое бывает.



⚡ Очередной вираж на трассе

(«ИТЕРА-Катюша») и Дэниэл Холт из команды США. Но и их преимущество на последнем круге тает буквально на глазах — пелотон от них уже в 30 секундах, в 20, 15. К финишу приближается довольно большая группа. Кажется, сегодняшний этап не разбросает спортсменов по генеральной классификации. За восемь километров до финиша Рыбаков и Холт продолжают лидировать, за пять — выигрывают у пелотона 10 секунд. А где же обладатели желтой, зеленой и фиолетовой маек? Тут, похоже, та же картина: никто не собирается уступать — большая группа спортсменов за четыре ки-

лометра до финиша достала лидеров. Судя по данным с трассы, обладатель зеленой майки не изменится: как ни старался словенский соперник отличиться на горных промежутках, ему так и не удалось обогнать по очкам Игоря Боева. Это значит, что основная борьба в этой классификации развернется завтра. Ну, а останется ли желтая майка на плечах сербского велосипедиста Ивана Стевича, сохранит ли за собой фиолетовый цвет победитель вчерашнего этапа немец Михаэль Швайцер? Пока спортсмены приближаются к последнему самому крутому подъему. Видно, силы

покидают словенца — пелотон почти достал его. Похоже, вот-вот начнутся разборки — до финиша полтора километра. Вовсе не исключено, что зрители увидят большой массовый спринт, насколько это позволит рельеф. На Олимпийских играх, к которым и была сооружена велотрасса, старт и финиш были на равнинной части, внизу. И тогда отличились именно спринтеры — они мчались со скоростью 60 – 70 км/ч. Сегодня финиш довольно тяжелый: подъем на последних 1300 метрах дистанции. А потому этот отрезок чисто спринтерским совсем не назовешь. Велосипедисты идут плотной группой. Неужели никто не рискнет атаковать на крутизне? Кажется, пелотон из последних сил взбирается на Крылатские холмы. Сейчас на решающей атаке команды должны вывозить своих финишеров. Обладатель желтой майки Иван Стевич идет шестым-седьмым. До финиша — километр. Зрители видят зеленую майку Игоря Боева. У Ивана удобная позиция для атаки — он стережет атаку Игоря. До финиша — 300 метров, спортсмены в зеленой и желтой майках мчатся рядом. Начинается крутой подъем. И — завал. Буквально за считанные метры до финиша.

Что ж, как и прогнозировалось, это был настоящий массовый спринт.

А героем дня стал Игорь Боев, второе место у Луки Мезгеца (Sava, Словения), третье — у Ивана Стевича (Salcano, Турция).

По итогам третьего этапа зеленую майку горного короля сохранил Игорь Боев, майки фиолетового и желтого цветов достались Ивану Стевичу.

В генеральной классификации по итогам трех этапов места распределились так: Иван Стевич, Игорь Боев, Дирк Мюллер. В командном зачете первое место у «ИТЕРЫ-Катюши», второе и третье места занимают Kolss cycling team SP (Украина), Tableware cycling team (Греция).



⚡ Игорь Боев привыкает к победам

ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП, который завершился сюрпризом

8

мая на старт четвертого этапа вышли 99 спортсменов. Специалисты прогнозировали щедрость гонки на сюрпризы. И вовсе не потому, что маршрут – Воробьевское кольцо – известен спортсменам до мельчайших подробностей. Дело в том, что вчерашний этап хоть и обещал быть ключевым, но, увы, развести, разбросать имена гонщиков по генеральной классификации не получилось. Основные претенденты приехали к финишу в общей группе. Причем в большом количестве. Стало быть, сегодня и завтра парни будут сражаться за каждый промежуточный финиш. Особенно

равнинных и простых дистанциях скорость возрастет, а значит, борьба обострится. Понятно, что «ИТЕРА-Катюша» будет вывозить Боева, турки – Стевича, немцы – Мюллера.

В 14.00 хлынул проливной дождь. Конечно, мокрый асфальт осложняет гонку, а лужи стали причиной одного из завалов на набережной Москвы-реки. Однако стихия не помешала Тиму Микелю сохранить, а потом и развить скорость. Если за оставшиеся 45 километров у словенца ничего не произойдет, то он получит зеленую майку.

За пять кругов до финиша в лидеры вышел Дмитрий Никандров из пензенского «Локомотива»,



▲ Пелотон перед подъемом

за спринтерский. Одна-две бонификационные секунды могут стать решающими. После вчерашнего этапа у Игоря Боева и Ивана Стевича одинаковые результаты. Сегодня Стевич едет в желтой майке только потому, что у него на этапах лучшие места, чем у Боева. Им на пятки наступает группа ребят, проигрывающих три, пять, шесть секунд. Поэтому и ожидается, что на оставшихся относительно

он опережает основной пелотон на 40–50 секунд. Через три круга «ИТЕРА-Катюша» – впереди пелотона, отставание от лидера 30 секунд. Финал становится совсем непредсказуемым, ибо лидеры, чередуясь, уступают друг другу считанные секунды и снова вырываются вперед. Последний круг. Лидеры – те же: Миронов и Никандров. Похоже, «ИТЕРА-Катюша» их уже не догонит. На последнем подъе-



▲ Дождь вносит коррективы в гонку

ме группа догоняет беглецов. Явных лидеров нет – никто не решается атаковать на подъеме. Понятно: силы не бесконечны, и их нужно сохранить для рывка на финише, до которого уже не более трех километров.

«На таких трассах, как нынешняя, крайне сложно организовать убедительный отрыв, – включает в разговор мастер спорта международного класса Петр Чевардов. – Так что не надо иметь семи пядей во лбу, чтобы прогнозировать, что сегодня, как и на предыдущих этапах, нас ждет массовый финишный спринт. И здесь успех во многом будет зависеть от удачи».

Тем временем велосипедисты уже в двух километрах от финиша. Скорость нарастает, кажется, она уже под 60, а может, и больше. Рядом 10–11-м колесом проносятся Иван Стевич и Игорь Боев: они по-прежнему стерегут друг друга. Разумеется, успех зависит и от того, как сработают команды, как будут выводить своих лидеров на авангардную позицию.

Полтора километра до финиша. Пелотон уже не едет, а мчится, в пятистах метрах – скорость предельная. Все! Финиш, и – вот он сюрприз! – победил Константин Якимов («Удмуртия – ЦСКА»). В блиц-интервью Якимов сказал, что это его первая победа в старшей группе.

Леонид Краснов («Русвело», Россия), занявший вторую ступень пьедестала, не скрывал, что рассчитывал на победу, но за 300 метров до финиша произошел небольшой сбой, и не успел реализовать себя

в полной мере. Третье место занял Сергей Николаев («Самара-Регион», Россия).

Результаты четвертого этапа многодневки, естественно, повлияли на распределение лидерских маяк: в зеленую облачился Тим Микель (Sava, Словения), фиолетовую и желтую получил Игорь Боев.

В генеральной классификации по итогам четырех этапов первое место у Игоря Боева, второе – у Ивана Стевича, третье – у Дирка Мюллера.

В командном зачете лидирует «ИТЕРА-Катюша», следом за ней идут Kolss Cycling Team (Украина) и SP Tableware cycling Team (Греция).



▲ Константин Якимов – победитель четвертого этапа

САДОВОЕ КОЛЬЦО

Сразу после старта гонщики развили высокую скорость — 46 км/ч, а на последних километрах дистанции она подскочила чуть ли не до 70. С самого начала буквально за каждую секунду схватка развернулась между Иваном Стевичем и Игорем Боевым. С помощью команды Боев выиграл первый промежуточный финиш и, таким образом, показал Стевичу, что сегодня, мол, намерен победить. Однако к середине гонки темп снизился. Ничто не предвещало сюрпризов: пелотон за-

тренер Николай Морозов: он безукоризненно выстроил тактический рисунок действий своей команды на протяжении всей гонки. Собственно, как на Мемориале Олега Дьяченко. Судя по всему, его постулат был таким: не бороться за победу на каждом этапе, а выиграть всю гонку. Для этого требовалось победить команду Стевича. Правда, отчаянно «кусалась» и немецкая команда. Если бы Дирк Мюллер выиграл этап, он мог бы стать победителем гонки. То есть «ИТЕРЕ-Катюше» нужно было предельно внимательно следить за Стевичем и за бле-



🔺 Болельщики приезжали целыми велоклубами



🔺 Победителям посвящается – выступление перед гонкой 9 мая

метно притомился. И даже вроде как успокоился.

В сущности, это понятно: за минувшие дни ребята устали. И главное, командам нужно было перевести дух и сохранить силы лидеров на последний финиш. А он получился задиристым, даже боевым. «ИТЕРА-Катюша» показала высокий класс и стала первой. Безусловно, самых добрых слов заслуживает ее

стоящим финишером Мюллером. И команда замечательно справилась с поставленной задачей.

Победителем без малого 130-километровой дистанции заключитель-

Позади – Крымский мост, >> впереди – финиш



но, пятого, этапа многодневки стал Лука Мезгец (Sava, Словения). Фотофиниш показал, что вторым был Михаэль Швайцер (TSP Nutrixxion Abus), третьим — Леонид Краснов («Русвелло», Россия).

По итогам пяти дней в командном зачете победила «ИТЕРА-Катюша», в состав которой входили Павел Кочетков, Дмитрий Косяков, Игорь Боев, Вячеслав Кузнецов, Андрей Соломенников и Александр Рыбаков.

Победителем двадцатой московской многодневки стал Игорь Боев. По его словам, он вдвойне счастлив выиграть, так как одержал его 9 мая, в день Победы. «Не ожидал, что смогу довести желтую майку до конца, — признался Игорь. — Спасибо ребятам и всем, кто с нами работает, — тренерам, массажистам...»

Второе место в генеральной классификации у Ивана Сте-



⤴ Пьедестал после финиша последнего этапа



⤴ Интервью дает Н. Морозов – спортивный директор «ИТЕРЫ-Катюши»

вича, который сказал репортерам, что его команда сделала все, что могла, но ребята из «ИТЕРЫ-Катюши» были сильнее. «Я не сделал ни одной ошибки и проиграл более сильному спринтеру. Быть может, в следующий раз победа будет за мной», – добавил он.

Обладатель «серебра» Дирк Мюллер тоже доволен итогами гонки. «На нашем счету, – отметил он, – один победный этап и призовое место в генеральной классификации».

Обладателем зеленой майки стал Тим Микель, ставший победителем в горной классификации. Фиолетовая майка – у Луки Мезгеца: на всех этапах гонки он чаще других попадал в топ-десять.

Комментируя итоги соревнований, генеральный директор ФВСР **Владимир Вагенлейтнер** в интервью Provelo посчитал своим долгом в первую очередь выразить благодарность организаторам за четкую работу при подготовке и проведении престижных соревнований. По его словам, цели, которые ставили перед собой команды, достигнуты. «Приятно, что в генеральной классификации победителем стал Игорь Боев, – подчеркнул он. – У российских гонщиков, представляющих команды и регионы, были подумы, и это замечательно. Хочу

отметить, что задача, которую ставит перед ФВСР ее президент Игорь Макаров – привлечение в Россию большого количества международных гонок, – выполняется. Именно на таких гонках спортсмены имеют возможность получить бесценный опыт международных соревнований».



Игорь Боев,

гонщик «ИТЕРЫ-Катюши» о своей победе в общем зачете веломногодневки «Пять колец Москвы»:

– На заключительном, пятом, этапе нас со Стевичем разделяла пара мест, даже не секунды, а именно места на этапе, поэтому сложилась небольшая интрига. Все решил один промежуточный финиш, я его выиграл, Стевич был вторым. Это дало мне преимущество в одну секунду, и после этого стало как-то попроще, я почувствовал себя поуверенней.

Сегодняшний этап на Садовом кольце, несмотря на то что прошло пять дней, был не такой тяжелый – рельеф равнинный, гонка складывалась так, как нужно было нашей команде. Я и команда не делали лишней работы, это мы заставляли ра-

ботать сербов и немцев. Мы делали так, чтобы нам было выгодно.

Сегодня мне нечего было делать в отрывах. Да и кто бы меня отпустил! Перед стартом решили, что подкорректируем тактику после первого промежуточного финиша. Мы показывали сербам, что нас устраивает групповой финиш. Наши парни были уверены, что в общей группе я заеду на финиш ближе Стевича. Мы демонстрировали, что можем отпустить отрыв, сербы с этим не соглашались, они, я думаю, пошли на всё, чтобы развезти Стевича на финише. В принципе, они так и сделали, но я смог у него выиграть. На промежуточном финише я был первым, а он – вторым. Это дало мне ту самую секунду преимущества. После этого гонка пошла как по маслу, мы отпустили отрыв. Нас это вполне устраивало, потому что ближайший из отрыва отставал в генеральном зачете на шесть минут. То есть если бы он сохранил лидерство на этапе, мы на сто процентов сохранили бы желтую майку. Мы спокойно катились, нас все устраивало, но эта ситуация не устраивала немцев и сербов, они построились и начали догонять. А мы сидели в комфортном «вагончике».

GIRO- 2012

В 95-й раз прошла одна из самых знаменитых велогонок в мире — Giro d'Italia. Миллионы зрителей благодаря телевидению стали свидетелями захватывающей борьбы на ее этапах. Интерес к спортивной стороне Giro нашими коллегами был удовлетворен сполна. А что происходило вне трассы, как встречали и провожали гонщиков жители больших и маленьких городов и селений, через которые пролегла Corsa Rosa? Об этом и многом другом своими впечатлениями делится с читателями Provelo наш корреспондент Влад Богомолов. Итак, предлагаем вашему вниманию странички дневника Giro-2012

Текст и фото: Влад БОГОМОЛОВ

8 МАЯ. ВЕРОНА

«Самая длинная гонка в мире в самой красивой стране!» — так звучит девиз 95-й гонки Giro d'Italia. Не согласиться с этим я не могу. Здесь, на берегах реки Адидже, в Вероне, началась и моя дорога по городам и весям этой прекрасной земли.

Верона немного избалована вниманием организаторов гонки. В 19-й раз принимает она Giro, из них в седьмой раз здесь будет проводиться гонка с раздельным стартом. И трижды Corsa Rosa финишировала у стен Арены. К тому же здесь пару раз проходил чемпионат мира. Возможно, поэтому город

не утопает в обилии велосипедной атрибутики, как, к примеру, это бывает в маленьких городах, где энтузиазм горожан порой поражает своей изобретательностью и неординарным подходом к украшательству улиц и витрин.

Тем не менее розовые бейсболки и футболки ближе к вечеру все более и более заполняют город. А стартовые и финишные городки растут прямо на глазах. Под вечернюю переключку ласточек, гнездящихся в стенах старого города, силуэты стен которого так близки сердцу русскому, я отправляюсь в маленький уютный отель, чтобы уже с утра поразиться перевопло-



щению шекспировской Вероны с ее декорациями к спектаклям на заднем дворе Арены в Верону велосипедную, дающую старт гонки уже по-настоящему, по-итальянски. Не первый раз гонка стартовала за пределами «сапожка», но только здесь, на родной земле, в Италии, гонка дышит полной грудью и вплетает розовую ленточку в ленты дорог. Ленту, однажды запущенную в 1909 году в свой бесконечный путь.

9 МАЯ. ВЕРОНА

Ни свет ни заря я был разбужен своей старой знакомой: ее голос несся из громкоговорителей, установленных на автомобилях, пред-

розовых ленточек, и журналистам пришлось довольствоваться розовыми шнурками. Но то ли они сильно натерли шею, то ли народ не ощущал себя полноценным участником праздника без заветной надписи на шнурке, но в итоге все как один выстроились в очередь на замену тоненькой не презентабельной веревочки на солидную широкую ленту со стальным карабинчиком!

В финишном створе, как обычно, нашей фотобратии собралось преизрядное количество. Меня спасало одно: наличие желтого жилета, позволявшее быть в первых, лучших рядах иерархической лестницы. К сожалению, в этот день Ве-



Команда Garmin-Barracuda празднует победу в Вероне



4,3 секунды отделили «Катюшу» от подиума в день Победы

лагающих сувенирную продукцию с символикой Giro. Маленькие вездесущие микроавтобусы снуют по улицам и переулкам в поисках покупателей под истошные крики рекламной записи. На некоторых машинах еще красуются цены на «розовую» продукцию в датских кронах.

За завтраком я стал свидетелем жаркого спора хозяйки отеля и парней из спонсорского каравана. Молодежь была недовольна допинговыми скандалами в велоспорте. Старшее поколение приводило в пример старую гвардию – Бинду и Мозера. Сошлись на том, что все очень любят мотогонки и футбол!

В пресс-центре не обошлось без курьезов. Накануне к выданным аккредитациям не нашлось

ликой Победы «Катюше» не удалось «выстрелить» точно в цель. 4,3 секунды отделили наших ребят от первого места. Увы, холодный душ из шампанского я принимал от парней из Garmin-Barracuda.

10 МАЯ. ФАНО

Не в пример ленивой Вероне, Фано подготовился основательно. Город купался в розовом цвете. Витрины магазинов, балконы, фонарные столбы, скамейки – все было украшено цветами Giro. Еще накануне, поздно вечером, проходя по улицам, нашел город при полном параде. Часы на башне, что находится на центральной площади, были подсвечены изнутри розовым цветом. А визитная карточка города – фонтан – брызгал розо-

выми струями. Нечасто увидишь такую заботу и любовь горожан к своему городу. И неудивительно, ведь он славен своим карнавалом, первые упоминания о котором относятся к 1347 году. В течение всего года все население готовится к параду, в мастерских изготавливаются гигантские куклы. В конце зимы разноцветная процессия, в которой участвуют и взрослые и дети, под звуки оркестров и фольклорных коллективов движется по городу.

Наутро же в «розовом» городе большая часть народа вышла в майках соответствующего цвета, изготовленных специально для них с датами проведения гонки в Фано. Да что там люди, домашние любимцы важно щеголяли в розо-

вых ошейниках и банданах. Один молодой непоседа бультерьер с гордостью носил майку лидера. В пресс-центре меня ожидал очередной сюрприз: все те же жители приглашали журналистов отведать местной пасты с морепродуктами и домашним вином и презентовать десерт, приготовленный специально к гонке.

После часового ожидания развязки гонки у финишной ленточки мы с коллегами по цеху получили несколько секунд для съемки. Кэв снова оказался самым быстрым. Увлекаемый им пелотон пролетел за несколько секунд.

Не буду утомлять читателя деталями финиша, так как ничто не передаст этого во всех красках



Марк Кавендиш на подиуме со своей одномесячной дочкой

лучше телевизионной картинке, которой, не сомневаюсь, наши друзья смогли насладиться во всех ракурсах.

К поезду мы шли вместе с «Джузеппе Гарибальди». Это своего рода талисман и визитная карточка Giro. Седовласый бородач велолоубитель в костюме исторического персонажа с bandieratricolore — трехцветной бордой — спешил на завоевания новых этапов гонки. Я же отправился вдоль Адриатики милой, «чей вид волнует, нежели язвит». К новым этапам и победам, надеюсь, наших ребят.

11 МАЯ. ПОРТО-САНТ'ЭЛЬПИДИО

Городок Порто-Сант'Эльпидио невелик, однако является своеобразной столицей обувщиков Италии. Несмотря на малые размеры, ему уже доводилось встречать Giro. И было это ровно 20 лет назад. Тогда победил Марио Чиполлини, о чем свидетельствовали плакаты и фо-

включавшая четыре вершины далеко не высшей категории, заканчивалась ровным полуторакилометровым «столом». Розовая лента на финишном отрезке протянулась вдоль города по морской набережной, со стороны города подпираемой стройными пальмами, с другой, морской, — измученными ветрами, но не сломленными соснами, простирающими ветки прямо над трассой. Через окошко видоискателя, я видел как марево поднимается от раскаленного асфальта, превращая разноцветную болельщицкую торсиду в призрачный мираж. Температура воздуха на солнце доходила до +38. Частокол гор и жара сделали свое дело, переписав генеральную классификацию заново. Мигель-Анхель Рубиано-Чавес смог продержаться в отрыве до последних метров этапа и принести победу своей команде Androni Giocattoli — Venezuela. Думаю, сегодня ребята смогут не-



▲ На дистанции седьмого этапа

пришел незадолго до проезда гонки. И чтобы поспеть вовремя, пришлось, как Girbecco (горному козлику, талисману гонки), карабкаться в горы так быстро, как будто от меня уходила голубая майка лидера горного зачета. И все же я успел забраться еще на 33 метра выше за 10 минут до проезда первых гонщиков, ехавших в отрыве. Публики собралось не так много, да и отсутствие каравана не подогрело болельщиков, расположившихся на обочинах дорог. Нашелся даже синьор, серьезно задававший вопрос: «Что здесь такое происходит? Тиррено — Адриатико?» Так что розовым в городе в этот день был только нос местного Мурзика, лениво взиравшего на присутствующих с подоконника хозяйской кухни, да майка лидера в генеральной классификации. Одним словом, прибытие пелотона не произвело на горожан такого же воздействия, как «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьотá» братьев Люмьер на первых зрителях. Зато добрая половина горожан собралась на субботнем рынке за стенами старого города. Не более минуты понадобилось группе, возглавляемой гонщиками из Lampre-ISD, на преодоление городского торнante, и чуть больше для машин технического сопровождения. Гонка растворилась за поворотом, оставив на память лишь несколько фотографий. А я, проводив гонку, в ожидании поезда бродил по пустынным улочкам, прижимаясь к стенам домов, в поисках спасительной тени. Возвращаясь в отель, стал свидетелем забавного случая. Велосипедист, двигаясь

ровно посередине крайней правой полосы, сдерживал движение нескольких машин. Самые нетерпеливые сигналили, пытались расчистить себе дорогу. На что велосипедист лишь покачивал головой, предлагая автомобилистам перестроиться на соседнюю полосу. Что, собственно говоря, они и делали. Почувствуйте разницу...

13 МАЯ. ПО ДОРОГЕ В ФРОЗИНОНЕ

Раз уж так получилось, что в силу непредвиденных обстоятельств я не смог попасть на очередной этап праздника веложизни под названием Giro d'Italia и чуть выше затронул тему велосипеда в жизни итальянцев, немного поподробнее остановлюсь на этом.

Начну с того, что 13 мая в 108 городах Италии прошли семинары, посвященные безопасности велосипедистов на дорогах. Конечно, цифра 108 выбрана неслучайно и приурочена к годовщине гибели Воутера Вейландта на прошлогодней гонке. Поскольку по дорогам Италии бегают огромное количество велосипедов, то и необходимость в такого рода встречах явно не стала лишней. Что там говорить, конечно, велосипедная культура Италии имеет глубокие корни. И подтверждение тому — сама Giro. Когда-то это были просто соревнования энтузиастов велосипедного движения. Но впоследствии она превратилась в повсеместное увлечение. А по окончании Второй мировой войны — даже одним из рычагов подъема экономики. Гонка стала одним из символов возрождения страны, объединив Ита-



▲ Горожане Сант'Эльпидио прошли по городу в приветственном марше

тографии, развешенные по городу. Так что в этот раз город не только принимал гонку, но и отмечал своего рода юбилей победы Супер Марио. Хотя самого Марио среди гостей замечено не было. За час до финиша гонки по городу прокатил караван. Веселый, бесшабашный, расцвеченный яркими красками и оглушительно громко приветствующий публику танцевальными ритмами. По мере продвижения этой кавалькады толпы болельщиков окрашивались в розовые цвета. Дистанция в 210 километров,

много нарушить спортивный режим и поднять за победу бокалы с вином Рисепо, которым славится этот регион, изготовленным из виноградных сортов monterpulsiano и sangiovese. После гонки на мой вопрос: «Ну, как оно?» — «Работаем», — ответил Павел Брутт. А Михаил Игнатъев, как всегда, с присущим ему юмором добавил: «Сегодня уже лучше, чем вчера».

12 МАЯ. МАЧЕРАТА

В Мачерату, на отметку 258,35 метра над уровнем моря, мой поезд



🚩 Фрозиноне

лию. Подогревая интерес к гонке, возрождалась промышленность, в том числе и производство велосипедов, которые оказались как раз кстати небогатым итальянцам. Сказались и географическое расположение, и небольшие расстояния. О том, что велосипед стал популярен в Италии, можно судить даже по тому факту, что с каждым годом увеличивалось количество угонщиков двухколесного транспортного средства. Как наглядную иллюстрацию вспомните фильм Витторио де Сика «Похитители велосипедов». Сегодня почти каждая итальянская семья имеет один или несколько велосипедов. Многие мои друзья итальянцы живут в маленьких населенных пунктах. Городки эти обычно делятся на верхнюю и нижнюю зоны. Горожанам часто приходится бывать в разных их частях. Чаще всего они оставляют машины и передвигаются по городу на велосипеде. Это связано, конечно, и с узкими улочками, и с закрытыми для транспорта частями города, но также и с удобством передвижения. Нет смысла подробно расписывать все преимущества двухколесной «лошадки» — они и так очевидны. Велопарковки у школ, университетов и магазинов, больниц и госучреждений, выделенные велодорожки, а в отдельных случаях даже велопешеходные мосты, культура вождения автомобиля — все это делает передвижение по городу еще более привлекательным и безопасным. Нечасто увидишь у нас бабушку, везущую в корзинке на велосипеде покупки из супермаркета. Или мэра города в костюме и галстук

на двухколесной педальной машине. Или полицейского на велосипеде, или отца семейства с пристегнутой тележкой для ребенка. Список можно продолжать. Давайте и мы оставим машину в гараже и пересядем на велосипед. Поверьте, хуже от этого никому не станет.

14 МАЯ. ФРОЗИНОНЕ

Переезжая поздно вечером накануне девятого этапа в новый отель, переходил улицу (каюсь) в неполюженном месте. И чуть не попал под грузовик, везущий ограждения для Giro. Вот было бы шума в Италии! Аккредитованный на Giro русский фотожурналист попал под грузовик, обслуживающий гонку. Все равно что «попал под лошадь»... Правда, на этом неприятности не закончи-

лись. В отеле мне вежливо сообщили, что мест нет и так же вежливо попросили переехать в соседний отель (аж в двух километрах отсюда!). Но стоило только упомянуть о том, что я журналист с Giro, как — о чудо! — номерок нашлся. Правда, осадочек остался.

Вообще вечер этого дня и утро следующего прошли под девизом Juventus d'Italia. Футбол повсеместно вытеснил велосипед и с экранов телевизоров, и с первых полос спортивных, и не только, газет. Цитируя себя, «не велосипедом единым жив итальянский человек». Кстати, уже с утра в киосках продавались альбомы с фотографиями игроков и игровых моментов с участием победителей скудетто.

Однако вернемся на гонку. Сам Фрозиноне, и особенно истори-

ческая его часть располагается на возвышенности. Милый, уютный город ремесленников, увы, никак не отреагировал на приход выдающегося спортивного состязания. Хотя опыт проведения гонок имеет и уже в четвертый раз встречает Giro, но даже легкого намека на наличие розового цвета нет. Да и погода играла с собравшимися в кошки-мышки: то приоткроет небо от туч на несколько минут, то окропляет дождем. Видимо, это напряжение и напряжение на этапе в пелотоне достигли своего максимума за 350 метров до финиша.

Мы, фотографы, всматриваемся вдаль, потом в экран монитора, находящегося рядом с нами, затем снова в видеоискатели. Атмосфера раскаляется, комментатор подогревает обстановку, нервы напряже-



🚩 Спринт в Фрозиноне

ны... И вдруг начинается такая суматоха и круговерть! 500, 450, 400 и наконец 350 метров до финиша, и все становится с ног на голову. Точнее, с колес на руки, ключицы, колени... В сердцах японский фотограф громко и смачно ругается на английском языке. Спринтерская головка пересекает линию финиша... Чуть спустя — брызги шампанского, награждение победителей в номинациях и встречаемый особенными овациями, прихрамывающий, попавший в завал Мэтью Госс на пьедестале.

Гонка сегодня повернула на север, двигаясь к своему апогею в Альпах. Я отправляюсь дальше за розовой мечтой. И путь мой ле-



🚩 Еще одна традиционная награда



▲ Пурито!

жит через Рим. Поезд уносит меня из Чочарии, и маленькие островки красных маков вдоль железной дороги покачивают вслед своими головками, прощаясь со мной и гонкой. О Рим, любил кто тебя, как я!

15 МАЯ. АССИЗИ

Десятый этап. Почти середина гонки. А у меня от избытка информации, от множества мыслей и впечатлений, от буйства красок — немой восторг и... ступор. Перо пришлось на некоторое время отложить в сторону. К счастью, для меня это шестая гонка, и отделался я легким головокружением.

Ассизи можно смело считать духовной столицей Италии. Паломники со всего света стекаются на святую землю Франсиска Ассизского, являющегося покровителем Италии. Тот факт, что тротуары от станции до собора святого выполнены из тысяч и тысяч тротуарных плиточек с именами жертвователей со всего света, говорит об огромном почитании этого святого.

От собора гонка в последнем километре вскарабкивалась к финишному створу, с каждым метром сужаясь на извилистых и без того нешироких улочках Ассизи. Так что болельщикам приходилось вытягиваться вдоль дороги в одну ниточку, зажатую между ограждениями и стенами домов. Один из особенно настроенных фанатов в таком вот узком месте стал жертвой Corsa Rosa. Свесившись слишком далеко из-за заборчика, получил

по уху зеркалом проезжавшей кареты «скорой помощи» из каравана сопровождения. Обошлось без серьезных последствий. На некоторое время он стал звездой своего окружения и как ни в чем не бывало продолжал выкрикивать приветствия гонке, держась за ухо. Этот подъем явно был под Пурито, о чем журналисты говорили задолго до финиша. Молодой испанский «бычок» из «Катюши» оправдал в том числе и мои надежды. Мало того, что Хоаким Родригес выиграл этап, он взял и розовую майку. На пьедестале Хоаким выглядел счастливым и радовался совершенно по-детски, наслаждаясь мигмом победы. Он щедро полил фотографов призовым шампанским. Досталось и мне с лихвой. Но то были приятные минуты. Возвращаясь после этапа вдоль пока еще зеленых полей Умбрии с едва покачивающейся пшеницей и верными ее спутниками, красными маками, сиротливо прижавшимися к кромке полей, подумал: не рано ли Родригес переоделся в розовое?..

Да поможет нам святой Франциск!

16 МАЯ. АССИЗИ

Утро началось с обзора прессы по телевидению. «Gazzetta dello Sport» по-прежнему отказывалась писать о Giro на первой полосе, отдавая предпочтение футболистам. На этот раз речь шла о Златане Ибрагимовиче. Одиннадцатый этап названный в честь Джино Бартали,

стал самым длинным на этой гонке: гонщикам предстояло преодолеть 255 километров. Но наших ребят этот факт не смущал. Всех без исключения я нашел в бодром расположении духа. Парни раздавали автографы, так сказать, выполняли приятную часть своей нелегкой работы. Михаил Игнатьев слегка сменил имидж — отрастил небольшую бородку. На вопрос, не повлияет ли она на аэродинамические показатели, ответил: «Вот решил попробовать».

С Павлом Бруттом поговорили более основательно.

— Не показалось ли тебе, Паша, что гонка стала чуть скучнее со стороны публики по сравнению с прошлыми годами?

— Да нет. — И добавил: — Что касается нас, гонщиков, то наоборот, последнюю неделю так гор накрутили, только держись!

— На сегодня какие командные планы?

— Ехать спокойно. Пусть Orica — GreenEdge тянет группу.

— Ну, а как сам? Как нога?

— Все в порядке, едем.

Александра Кучинского нашел у подиума для регистрации. «Все отлично. Полный порядок», — предвосхитил мой вопрос Саша.

Сергей Лагутин и Бронислав Самойлов живо общались, переезжая к месту старта. Увидев меня, кивнули головами: мол, всё ОК!

Колонна выстроилась для фиктивного старта. До отметки «0» нужно было ехать еще почти четыре километра. Впереди под зонтиками от солнца прятались лидеры классификации. Пурито шутил, и огромная улыбка не сходила с его лица. Чуть раньше назначенного времени пелотон тронулся в путь под аплодисменты публики и крестные знамения монашеской братии.

Через некоторое время после отправления нашего поезда к новым этапам розовых дорог наш состав остановился, и начальник поезда сообщил, что в связи с проездом гонки Giro d'Italia нам придется задержаться на несколько минут. Что ж, подождем. Это прекрасная возможность на прощание окинуть еще раз взглядом долины и холмы Умбрии с ее виноградниками и одиноко стоящими домиками под черепичными крышами в окружении стройных кипарисов и пышных пиний.

17 МАЯ. СЕСТРИ-ЛЕВАНТЕ

155 километров 12-го этапа в основном проходили вдоль Лигурийского побережья. Гонка приходит сюда достаточно часто. Трижды гонщики финишировали в Сестри-Леванте. В 2009-м, памятном для нас, россиян, году, здесь тоже стартовал 12-й этап. Это была гонка с раздельным стартом, которую выиграл Денис Меньшов. В этом году здесь снова финиш.

Сестри-Леванте — городок, расположенный на райском кусочке земли, выдающемся в Лигурийское море. Полуостров зажат двумя бухтами — бухтой Тишины и бухтой Сказок, и утопает в зелени олеандров и эвкалиптов, где ночь «лимоном и лавром полна». А кормораны парят над треугольниками крыш, истошно кричат, как мартовские коты, порой издавая такие звуки, что не сразу веришь, что так могут кричать птицы. Городу даже не пришлось наряжаться перед заездом гонки: розовые кусты на клумбах и герани на окнах того же цвета придавали городу нужную окраску. Недалеко от финиша гонки местный клуб филателистов и фалеристов открыл небольшую экспозицию плакатов и открыток, посвященных Giro. Были



▲ Александр Кучинский



↑ Финиш спринтеров на двенадцатом этапе

представлены фотографии 30–40-х годов. Черно-белые Giro выглядят необычно и удивительно. Кепки вместо касок, очки – авиационные «консервы», шерстяные майки, насосы на рамах и трубки, надетые на плечи. Все это в век карбона и аэродинамики кажется чем-то из каменного века. И все же то были годы не менее интересных и захватывающих баталий. Двенадцатый этап образца 2012 года выиграл Ларс Бак. А капитан «Катюши» Хоаким Родригес сумел удержать розовую майку, приехав в первой группе после отрыва. Впереди Савона – последний этап, стартующий с побережья. А дальше начнется борьба на выживание в Альпах. Лидеры, затаившиеся до поры в глубине пелотона, должны проявить себя и выйти на первые роли. Что ж, борьба только начинается. И Альпы окрасятся в розовое!

18 МАЯ. САВОНА

Этап в Савоне для кого-то с несчастливим, а для кого-то со счастливым порядковым номером 13 стартовал от стен крепости Приамар. Когда-то это была неприступная цитадель, затем тюрьма, а ныне – туристический объект, часто используемый как концертная площадка. Савона, по местным меркам, город не маленький, по количеству жителей занимает третье место в Лигурии. Видимо, с этим связано такое количество публики, окружившей несколькими плотными кольцами стартовый городок. Помимо итальянской речи слышалась французская. И немудрено – до Ниццы все-



↑ На подиуме – Хоаким Родригес

го каких-то 150 километров. Это на 29 километров меньше, чем дистанция сегодняшнего этапа. Ведущие, как всегда, балагурили и заигрывали с публикой, раздавали призы за правильные ответы по велосипедной тематике. Все утро диджей ставил песни Донны Саммер – дань уважения и памяти королеве диско, скончавшейся накануне.

Моим собеседником ненадолго стал Павел Брутт:

– Павел, как охарактеризуешь нынешнюю гонку?

– До сих пор гонка шла очень нервно. Как началось с Дании, где SaksoBank «натягивал» у себя дома, так и по сей день в пелотоне неспокойно. Приходится все время работать впереди. Идут постоянные атаки, и мы вынуждены догонять.

– А что думаешь о «любви» организаторов к устройству поворотов за 300–400 метров до финишной прямой?

– Элемент шоу. Публика жаждет хлеба и зрелищ. Этот девиз не меняется со времен Римской империи. Но ничего, горы всех расставят по местам.

Более обстоятельно удалось пообщаться с Евгением Петровым:

– Женя, это твоя восьмая Corsa Rosa. Что скажешь о гонке?

– Да все идет нормально. Пока без проблем.

– Ты уже проверенный боец, победа у тебя здесь уже была. Есть планы попробовать выиграть этап?

– Конечно, буду стараться. Но не сегодня. Сегодня этап очень корот-

– Значит, сегодня в отрыв уйти не дадут?

– Нет. Понесутся прямо со старта. Многие уже с утра на станках разминаются.

– Будешь пробовать уйти в горах?

– Других вариантов нет.

За несколько минут до отправления, когда колонна велосипедистов уже выстроилась перед стартом, толпа болельщиков хлынула прямо в пелотон и смешалась с гонщиками. Долго пришлось «выуживать» их службе охраны и по одному доставать из глубины группы. Когда порядок был восстановлен и лидеры заняли свои места, за дело взялись фотографы и операторы.

Пурито был в ударе, шутил и пытался выдернуть штекер из камеры одного из телеоператоров, причем пытался несколько раз, чем приволил в восторг собратьев по велоцеху и девушек, держащих зонтики над лидерами классификации. Наконец гонщики отправились в путь, а за ними – караван техник. Публика расходилась. Савона простилась с гонкой, перевернув очередную страничку в роудбуке. Лишь розовый воздушный шарик никак не хотел расставаться с этим праздником. Подхваченный потоком воздуха, он пытался сесть на колесо техник.

19 МАЯ. САН-ВИНСЕНТ

На сей раз розовая дорога привела меня в Сан-Винцент. Небольшой городок, расположившийся у подножия Коль-де-Жу, известен своим казино, одним из че-



↑ За две минуты до старта в Савоне

тырех в Италии, и термальными источниками. Не так давно здесь стали проводить Grand Fondo которая собирает большое количество любителей велоспорта. Денек выдался пасмурный. Пролетавшие по небу тучи цеплялись за вершины гор, проливаясь мелким дождем. Правда, пару раз дождь усиливался. Но, растратив все запасы, прекратился вовсе и уступил место ветру. Налетевший ветер быстро высушил мокрые дороги и сделал спуск менее опасным. Я выбрал точку для съемки выше города на извилистом серпантине. Сверху хорошо были видны улицы и собравшиеся на них горожане. Думаю, не более нескольких сотен жителей собралось поприветствовать гонку. Не мудрено – большинство болельщиков

ку об отрыве Андрея Аматора из команды Movistar Team. Спустя несколько минут, проследовали мотоциклы полиции, за ними маршалы гонки, а после появился и сам Аматор. Чуть позже – преследователи. Основная группа прибыла спустя пять с небольшим минут. Отвал был так нескорю, что шансов переложиться в первую группу у него просто не было.

В поезде, перелистывая «Gazzetta dello Sport», нашел интересный факт: самую большую болельщицкую аудиторию в мире собирают Олимпийские игры, на втором месте – чемпионат мира по футболу, третья в списке – Tour de France, четвертую строчку занимает Giro d'Italia. Вот интересно, какую строчку займет Giro у нас в России? А велоспорт в целом?

20 МАЯ. ЛЕККО

С утра шел дождь, небо было обложено от края до края, а пузыри на лужах говорили о том, что конца дождя нужно ждать не скоро. Я перебираюсь в Лекко, место, где должна быть разыграна «летучая» премия. Точно так же, как и раньше, жмусь к фасадам домов, двигаюсь мелкими перебежками, но уже не для того, чтобы скрыться от солнца, а чтобы спастись от дождя. Нудный ливень загнал болельщиков под зонты. Лишь один велофанат из Сербии гордо размахивал флагом, стойко перенося обилие осадков, не прячась от водных потоков. Но даже непогода не смогла испортить прекрасных видов Лекко на берегу не менее замечательного величественного озера Комо. Плотная завеса капель размывает силуэты домов и обступающих озеро гор, придавая городу еще более романтический вид. Город романтиков и влюбленных на несколько минут выкрасил свои дороги в розовый цвет, впустив на свои улицы Giro.

Первым в Лекко ворвался дуэт беглецов. Отрыв вез группе около 10 минут. Группа же не сопротивлялась и лениво с зажатыми тормозами входила в поворот. Гонщиков почти не разобрать: ветровки скрывают майки и не выдают командной принадлежности.

Сегодня впервые на этой гонке я смотрел финальную часть этапа по телевизору – ливень все не утихал. Молодой гонщик из команды Farnese Vini – Selle Italia Матео Работтини долго лидировал в



↑ Проезд через Лекко

одиночку и даже успел упасть на мокром и скользком повороте, но все же выиграл 15-й этап. На последних метрах его «прошил» Хоакин Родригес. Но Работтини сумел зацепиться за испанца и вырвать победу финишным спринтом. Хотя мне показалось, что Пурито был не против такого расклада, ведь он снова переодевался в розовое. Надо отметить и финишный спурт в гору Альберто Лосады, грегари капитана «Катюши», он стал третьим. Вот вам и дождь. Дождь победе не помеха!

22 МАЯ. ФАЛЬЦЕС

Уже вечером, накануне старта, я был в Брунико. Как оказалось, здесь собралась большая компания с Corsa Rosa. В день отдыха многие действующие лица, находящиеся по ту, нашу, сторону Giro, то есть журналисты, организаторы, обслуживающий персонал, оставшись на время без любимого дела, прогуливались по маленьким улочкам старого города, сидели за чашечкой кофе. Встретившись с коллегами и не зная их по именам, но помня в лицо, – улыбались, приветствовали друг друга. Так и я, свернув с одной из таких узких улочек на площадь, лицом к лицу встретился с Александрой Де Стефано, телекомментатором RAI, ведущей трансляции с гонки. Мое приветствие на итальянском стало для нее неожиданным и удивительным, так как Южный Тироль почти весь говорит на немецком. За пару дней пребывания здесь, как и в прошлые мои приезды, я почти не слы-

шал итальянской речи. Тут не ощущаешь себя в той Италии, которую привык видеть где-нибудь в центральной ее части. Названия улиц, вывески, плакаты – все начинается с немецкого написания, а уже потом на итальянском. Продавцы и официанты приветствуют вас на немецком. Если вы отвечаете им по-итальянски, переходят на государственный язык. Создается полное ощущение, что находишься в какой-то другой стране, где-то между Австрией и Германией.

Брунико – удобная точка для дислокации. И до финиша в Фальцесе рукой подать, и до финиша в Кортине-д'Ампеццо не так далеко. Находясь здесь, нельзя не сказать о том, чего не видно, но что присутствует повсеместно. Это воздух. Наполненный ароматом полевых цветов и скошенной травы, еловой хвои и сосновой смолы. Он настолько чист и прозрачен, что его с жадностью хочется вдыхать и вдыхать.

Моя третья неделя гонки началась с шестикилометрового подъема к финишу 16-го этапа. И хотя капитан метеорологической службы Гвидо Гвиди в телепрогнозе обещал хорошую погоду ко вторнику или, как он сам выразился, «к среде – наверняка», солнце так и не показалось. Правда, дождя до самого вечера тоже не было. Только после финиша гонки тучи снова ступились и «плакса», начав с мелкого накрапывания, затянул свою песню на всю ночь. К счастью, гонщики успели финишировать посуху. Перед финишем, как обычно, шла



↑ Марк Кавендиш видит группу уже спустившуюся в город и этот факт очень его радует!

уехало в Червинию. Именно там, в горах, по словам самих итальянцев, разыгрывается spettacolo. Уже с самого раннего утра со всех направлений стекались граждане на велосипедах и, немного покрутившись по городу, разделялись на два потока. Один шел на Коль-де-Жу, а второй, более интенсивный, на Червинию. Настоящий велоболельщик всегда в седле!

Пронеслась машина, идущая впереди гонки, оповещающая публи-

презентация лидерских маек. Их представляют девушки, отобранные всенародным голосованием, подавшие анкеты с фото в «Gazzetta dello Sport». В этом году ими стали представительницы Молдовы, Дании, Австралии и итальянка из Бергамо. Фальцес – деревушка, где уже дважды финишировали этапы веломногодневки. Само это место мало чем примечательно. Разве что красивыми альпийскими пейзажами и трудолюбивым народом. Деревня (а городом ее назвать сложно) живет спортивным туризмом, сельским хозяйством и животноводством. Кстати, финиш распола-

гонки, стала лучшей командой как на этапе так и на гонке. Вернувшись в отель, я посмотрел отчет с этапа Giro. Забавный кадр попал в телекамеру: кто-то из технички высунул в окно трубку от стационарного телефона розового цвета, еще старого образца, с витым проводом, и предложил пообщаться Пурито с невидимым абонентом. Тот поддержал шутку и взял трубку, приложив к уху. И еще один кадр с Родригесом попал на экран. Где он изображает, будто бы выкручивает рукоятку газа на мотоцикле, и при этом делает страшное лицо. Да, с чувством юмора у Хоакима все в порядке.

уже шестой раз, когда Corsa Rosa заезжает в этот уголок Доломитовых Альп. Курорт расположен в долине на высоте 1225 метров и окружен такими горами-гигантами, как Тофано, Кристалло и Фалория. Большую территорию занимает национальный природный парк Dolomiti d'Ampezzo. Въезжая в город, мы чуть не наехали на лису. Плутовка в последний момент выскользнула из-под колес автобуса.

Праздник состоялся. Публики собралось очень много. Город был (не в пример многим предыдущим) разнаряжен в розовое в

Так и не дождавшись награждения лучшего горного гонщика и гонщика в номинации по очкам в связи с неприбытием оных, я стал спускаться к отелю и наткнулся на группу российских болельщиков. Мы познакомились, это оказались лыжники из сборной России, а здесь неподалеку – в Доббьяко – они находятся на сборах. Узнали о гонке и приехали подбодрить наших ребят. Спортивная солидарность! Молодцы! Возможно, кому-то из них выпадет честь защищать цвета нашего флага на чемпионате мира 2017 года в этих местах. Правда, если Кортин-д'Ам-



Награждение команды «Катюша» как лучшей на 16-ом этапе и лучшей на гонке



Победа Пурито на 17-м этапе в Кортина-д'Ампеццо

гался в 100 метрах от небольшого скотного двора. Горный воздух был оттенен и дополнен тонкими нотками из сельской жизни.

Счастливым этот день стал для испанского гонщика из Euskaltel-Euskadi Йона Исагирре-Инсаусти. Он привез группе более семи минут. Пересекая ленточку, Йон от счастья закрыл ладонями лицо, не веря в то, что совершил. Не менее эмоциональным стал приезд второго гонщика – Алессандро де Марки из Androni Giocattoli – Venezuela. Алессандро стучал кулаком по рулю, то ли от досады, что не смог достать испанца, то ли от радости, что смог выиграть спринт у попутчиков по отрыву. По итогам этапа Хоаким Родригес остался в розовой майке лидера. Команда «Катюша», возглавлявшая большую часть

В конце чуточку статистики. Скорость отрыва, когда тот проходил через один из туннелей, достигла 100 километров в час! ВелоGP.

23 МАЯ. КОРТИНА-Д'АМПЕЦЦО «Осторожно! Возможно падение снега». Редко встретишь такую надпись в Италии. И все же мы на одном из самых известных горнолыжных курортов Италии Кортина-д'Ампеццо. Но славы он не только зимними видами спорта, это еще и рай для велосипедистов. Шоссейники и маунтинбайкеры, экстремалы и просто велотуристы – любой найдет здесь трассу на свой вкус. Всего их более пятисот, разных уровней сложности и протяженности. Недаром Giro свернула сюда. Это

большом количестве. Одним словом, атмосфера была подогрета до нужного градуса. А с учетом постоянно выглядывающего солнца, золотившего верхушки заснеженных пиков, желать больше было нечего. Разве что сократить количество «фотографов», маячивших впереди с «мыльницами» в руках. Ну да ладно, разве можно сердиться в таком сказочном месте? Придется просунуть объектив в последний момент перед финишем впереди стоящему соседу под руку и сделать свою работу. Неутомимый Пурито снова опередил всех и финишировал первым. Ай да Бычок! Сумел сохранить силы на последний рывок! Хоаким уже поливал всех шампанским, а гонщики всё еще прибывали небольшими группами и поодиночке.

пеццо сможет победить и стать хозяином чемпионата. Пока он лишь в кандидатах.

24 МАЯ. САН-ВИТО-ДИ-КАДОРЕ

– Привет. А ты откуда? – задала мне вопрос крепенькая, спортивного вида старушка. – А, из России! «Да» и «нет» – вот все, что я знаю по-русски. Запомнила еще с Олимпиады 1956 года. Я помню, – продолжила она, – еще дуэль между Коппи и Бартали, здесь, в Доломитах. То были великие спортсмены.

– Так сколько же вам лет? – поинтересовался я.

– 78, – ответила она. – А сама я – саночница, занимаюсь санным спортом с детства. Всю жизнь живу здесь, в Сан-Вито-ди-Кадоре.

Так началось мое знакомство с очередным городом в До-

ломитовых Альпах, принимающим у себя Giro. Городок расположен всего в 11 километрах от Кортина-д'Ампеццо, но добраться сюда было сложно. В связи с проведением гонки дороги были перекрыты для общественного транспорта. Спасло лишь такси и карточка аккредитации. Без нее полиция развернула бы назад без разговоров. В ожидании начала подписи в стартовом протоколе я оказался в окружении ребятишек из местной велошколы в возрасте от 3 до 13 лет. Причем малышня, так же как взрослые ребята, все как один были в форме и касках. Правда, самые маленькие были на велосипедах без педалей, таких деревянных, а-ля костотряс. «Козлики» (так называлась их команда) носились взад и вперед без устали в поисках спонсорских подарков. Я насчитал их около 50 человек. Потом сбился

разодетые кто во что горазд. Больше это напоминало праздник Нептуна или шествие нечисти на хеллоуин. Город достойно встретил и проводил велосипедистов!

По мнению многих приглашенных гостей, победа должна была достаться Марку Кавендишу. Когда ведущий предложил высказать свое мнение *piccolo grande uomo* — «маленькому великому человеку», — публика взорвалась аплодисментами. Паоло Беттини, вне зависимости от того, кто победит на сегодняшнем этапе и вообще в гонке, призывал болеть за всех и любить велоспорт. «Хотя, — добавил он, — я надеюсь, что в Милане на подиуме будет кто-то из итальянцев».

Почти все ребята, с кем мне удалось поговорить, рассказывали, что, конечно, чувствуется усталость, и, не сговариваясь, твердят: то ли еще будет на двух последующих этапах.

Сегодня пелотон понесся вниз. Командные поезда будут развозить своих спринтеров на финиш. А мой поезд ждет меня в Колальцо. Но добраться до него, увы, пока нет никакой возможности. Дорога закрыта до вечера. Прогуляюсь по городу. Ведь со стартом гонки праздник здесь не заканчивается.

25 МАЯ. ТРЕВИЗО

Я ненадолго простился с Доломитовыми Альпами и спустился почти к самому морю. Всего в 30 километрах от Венеции расположился Тревицо — один из красивейших городов этого региона. Городу, корнями уходящему в дороманский период, досталось богатое архитектурное наследие. А название он получил благодаря трем площадям, с каждой из которых открывается свой неповторимый вид. Хотя я позволил бы себе трактовать это название по-своему — три лица, то есть каждая площадь имеет свое лицо. На одной из этих площадей и стартовал девятнадцатый этап «Джиро». Чтобы сосчитать, сколько раз гонка гостила в этом городе, не хватит пальцев обеих рук. Так что *Corsa Rosa* здесь любят и знают еще с 1927 года. Надписи на плакатах и флагах так и гласили: «Тревицо розовый!» Тем более не стоит объяснять любителям велоспорта, что такое *Pinarello*. Эти велосипеды известнейшей марки, кстати, являющейся одним из спонсоров гонки, выпускаются здесь, в Тревицо.



▲ Гатис Смукулис

Народу набралось, как мне показалось, более чем где-либо. В витринах в основном красовались велосипеды, как вы догадываетесь, от местных производителей. Одним из первых гонщиков, появившихся на старте, был Гатис Смукулис, гонщик команды «Катюша». Он слез с велосипеда и присел на брусчатку мостовой, чем вызвал бурную реакцию публики. Тут же в его адрес посыпались шутки: «Устал! Уже устал!» Хотя у Гатиса это первая супермногодневка, но ведет он себя как опытный боец: экономит силы, бережет ноги. Ведь впереди этапы, профиль которых в роудбуке выглядит один страшнее другого — «пила» в первом случае и «кардиограмма» во втором. Как признался мне Гатис, гонка сложная. Но он ожидал чего-то более ужасного. Сам удивлен, что пока справляется со своей работой. Сказал, что в команде себя чувствует превосходно, с ребятами отличные отношения. В генеральных планах у него на этот сезон Олимпиада.

Гонщики сегодня были наравхват. Местные фотографы и журналисты, видимо присоединившиеся к гонке только сегодня и, возможно, лишь на этот этап, решили удовлетворить свой информационный голод. Один из папарацци так увлекся постановочным кадром, что выронил из кармана объектив, надо сказать стоимостью не менее полутора тысяч евро. Какие жертвы ради хорошего снимка! Гонка тронулась на 12 минут позже назначенного времени. В связи с от-

сутствием лидеров девушки с зонтиками временно стали более востребованными для съемки.

Пелотон налетел и растворился в считанные секунды. «И это все?» — спросил мой сосед свою спутницу. Та в ответ только пожала плечами. «Невероятно! Мы ждали их так долго, а они проехали за 20 секунд!»



▲ Пелотон на въезде в Сан-Вито-ди-Кадоре

со счета и бросил это дело. Неподалеку от старта демонстрировали свое искусство ремесленники: кто-то вырезал маски из дерева, кто-то что-то вышивал, кто-то даже молот кукурузную муку. Все они были одеты в национальные костюмы. Местный оркестр проследовал тоже в нарядах позапрошлого века. За ними двинули местные жители,



26 МАЯ. МОРТИРОЛО

Как обещали организаторы гонки еще в октябре прошлого года, что этот этап станет королевским, и интрига гонки сохранится до последнего дня, так оно и вышло. Из номера гостиницы я вышел с одним лишь вопросом: в какую сторону идти на Мортироло?

– Вы собираетесь идти пешком?
– недоуменно переспросила меня синьорина на ресепшене.

– Да.

– Так это же около двадцати километров.

– Чуть меньше сорока туда и обратно, – уточнил я.

Было бы преступлением с моей стороны не побывать на эпическом этапе и не поставить жир-

нуть ли не со скоростью пешехода. Многие, не выдержав борьбы с горой и с собой, толкали перед собой велосипед. Байкеры болтали ногами так часто, крутя свои 24x34, как будто пытались взлететь на велосипеде, но при этом почти стояли на одном месте. На вершине маленькие ручейки велолюбителей, слившись в огромный болельщический поток, перемешавшись с пешими тифози и с теми, кто занял места в «партере» еще вчера, превратились в живое людское море. Мне тут делать нечего, тут уж не спасет ни заветная аккредитация, ни желтый жилет. Заборов нет, все равны. И каждый хочет прикоснуться в прямом и переносном смысле к великому. Практически

В гостинице я узнал, что Пурито Родригес остался в розовой майке и даже несколько укрепил свое преимущество. Но впереди еще целых 30 километров, отделяющие от победы. 30 километров борьбы со временем.

27 МАЯ. МИЛАН

«Розовая петля», пришла на финиш в Милан, город, который провожал и принимал гонку в общей сложности уже 114 раз (40 стартов, 74 финиша). Именно здесь впервые в 1909 году на розовых полосах мало кому тогда известной спортивной газеты появились объявления о начале проведения велосипедных гонок. Теперь «Gazzetta dello Sport» целая империя со штаб-квартирой в Милане, а гонка по популярности замыкает четверку самых зрелищных спортивных мероприятий.

Этап гонки с отдельным стартом отправлялся в путь по улицам велосипедной столицы Италии с Пьяцца Кастелло, неподалеку от замка Сфорца, чьи башни и стены напоминают силуэты Московского Кремля. И неспроста, ведь архитектурой своего московского брата занимались миланские мастера. Последние, решающие 30 километров гонки изобиловали брусчаткой и множеством коварных поворотов, три из которых были на 180 градусов, что, конечно, ни на секунду не давало расслабиться гонщикам. Интрига сохранялась до последних метров дистанции. Как ни держал я кулаки за Пурито, но увы!.. Сам Хоакин, выйдя на пьедестал для награждения, выглядел совсем невеселым. И хотя пытался шутить и улыбаться, в глазах его была грусть. Я уловил его взгляд, когда он получал награду за второе место. Пурито, заметив кого-то в толпе, сначала показал большой палец, но тут же улыбка его слетела, превратившись в усмешку, и он, как бы оправдываясь, пожал плечами. Ну что ж, возможно, красная майка станет утешением для Хоакина.

А вот Райдер Хешедаль, по моему мнению, наслаждался минутой славы и как бы не мог перевести дух и надыхаться этой минутой. А может быть, отдышаться, «отойти» от гонки. Полное смешение чувств отражалось на его лице. Неверие и счастье от сделанного никак не могли договориться между собой. А когда зазвучал гимн Канады в честь победителя, Райдер едва сдержи-

вал слезы. И его можно понять – он вырвал розовую майку на последнем этапе.

Пьяцца Дуомо ликовала и купалась в брызгах шампанского, публика еще долго не расходилась, празднуя финиш гонки. К сожалению, мне приходится расставаться с Миланом и Италией, закрыв последнюю страницу нынешнего гранд-тура. Но не будем грустить и наберемся терпения до следующей встречи, ведь розовая дорога не имеет конца. И подтверждение тому – ее трофей, кубок из бесконечных колец Giro, закрученных в спираль вечности. **PV**



Эмоции на подиуме... Победителя можно понять

ную точку в моем пребывании на Giro. Так сказать, «дембельский аккорд». И хотя до Пассо-делло-Стедьвио я не добрался, но уж «смертельную» гору Мортироло со средним градиентом в 10,5% я ногами промерил.

Первому велогоровосходителю полагалась премия Марко Пантани. Правда, штурм горы начался несколько с другой стороны, не там, где сам Марко в 1994 году громко заявил о себе. На сей раз гонщики вступали в битву с 1718-метровой стеной со стороны Тово-ди-Сант'Агата. И, поверьте мне, стеной! На отдельных участках дистанции градиент достигал 22%! На грани отрыва переднего колеса от земли. Бедняги велолюбители карабкались к вершине

никто из гонцов не сопротивлялся болельщическому желанию подтолкнуть велосипед спортсмена. Велогонщики настолько были измождены восхождениями сегодняшнего дня, забыв про судей, позволяли это делать. Видно было, как некоторые гонщики ставили свои «машины» чуть ли не поперек дороги. Общий набор высоты всех гор на этапе составил шесть километров – не шутка. Пелотон растянулся на многие сотни метров. Самые последние ехали, держась за бачки, протянутые из окон техничек. Вообще картина не для слабонервных. Слетел я с горы быстрее, чем на нее вскарабкался. Вся дорога под спуск была усеяна разноцветными упаковками от энергетических батончиков.

Подводя итоги выступления на Джиро команды «Катюша» руководитель Общероссийского проекта развития велоспорта, президент Федерации велосипедного спорта России, председатель Совета Директоров МГК «ИТЕРА», Игорь Макаров сказал:

– Наша команда «Катюша» добилась большого успеха на одной из самых престижных гонок мира – «Джиро д'Италия». Гонщик «Катюши» впервые в истории нашей команды поднялся на итоговый подиум Гранд-тура, стал вице-чемпионом! На «Джиро д'Италия» мы все увидели новую команду «Катюша» – истинного лидера мирового велоспорта. Не скрою, было приятно наблюдать за российской командой, которая с самого старта в Дании и до финиша в Милане вела гонку на лидирующих позициях, претворяла в жизнь блестящую тактику. Мы сумели добиться весомых результатов – выиграли 2 этапа, завоевали 6 призовых мест, выиграли красную майку лучшего спринтера. Я поздравляю команду «Катюша», спортсменов и менеджмент с таким прекрасным выступлением в Италии и достигнутым результатом. Конечно, сейчас, сразу же после финиша гонки еще не улетучился легкий привкус горечи от того, что от победы и розовой майки нас отделили всего 16 секунд, но это – велоспорт. Спорт с большой буквы! Я оцениваю выступление «Катюши» и Хоакина Родригеса очень высоко и горжусь, что наш Общероссийский проект развития велоспорта сумел добиться таких результатов.

КРАСНАЯ МАЙКА (КЛАССИФИКАЦИЯ ПО ОЧКАМ)

№	Гонщик	Страна	Команда	Общее время	Отставание от лидера	№	Гонщик	Страна	Команда	Общее время	Отставание от лидера
1	HESJEDAL Ryder	CAN	GRM	91:39:02	0:00	79	SABATINI Fabio	ITA	LIQ	94:38:16	2:59:14
2	RODRIGUEZ OLIVER Joaquin	ESP	KAT	91:39:18	0:16	80	THOMAS Geraint	GBR	SKY	94:38:34	2:59:32
3	DE GENDT Thomas	BEL	VCD	91:40:41	1:39	81	MONTAGUTI Matteo	ITA	ALM	94:41:54	3:02:52
4	SCARPONI Michele	ITA	LAM	91:41:07	2:05	82	WYSS Danilo	SUI	BMC	94:43:20	3:04:18
5	BASSO Ivan	ITA	LIQ	91:42:46	3:44	83	FRANK Mathias	SUI	BMC	94:43:41	3:04:39
6	CUNEGO Damiano	ITA	LAM	91:43:42	4:40	84	SMUKULIS Gatis	LAT	KAT	94:44:22	3:05:20
7	URAN URAN Rigoberto	COL	SKY	91:44:59	5:57	85	ZEITS Andrey	KAZ	AST	94:46:48	3:07:46
8	POZZOVIVO Domenico	ITA	COG	91:45:30	6:28	86	SANTAMBROGIO Mauro	ITA	BMC	94:48:38	3:09:36
9	HENAO MONTOYA Sergio Luis	COL	SKY	91:46:52	7:50	87	SERPA PEREZ Jose Rodolfo	COL	AND	94:48:55	3:09:53
10	NIEVE ITURALDE Mikel	ESP	EUS	91:47:10	8:08	88	PONZI Simone	ITA	AST	94:49:16	3:10:14
11	GADRET John	FRA	ALM	91:48:14	9:12	89	VERMOTE Julien	BEL	OPQ	94:49:35	3:10:33
12	CATALDO Dario	ITA	OPQ	91:51:01	11:59	90	BONNAFOND Guillaume	FRA	ALM	94:51:39	3:12:37
13	BRAMBILLA Gianluca	ITA	COG	91:53:22	14:20	91	PIETROPOLLI Daniele	ITA	LAM	94:52:08	3:13:06
14	TSCHOPP Johann	SUI	BMC	91:53:29	14:27	92	VENTOSO ALBERDI Francisco J.	ESP	MOV	94:52:11	3:13:09
15	KREUZIGER Roman	CZE	AST	91:59:00	19:58	93	GOLAS Michal	POL	OPQ	94:53:14	3:14:12
16	DUPONT Hubert	FRA	ALM	92:00:01	20:59	94	HANSEN Adam	AUS	LTB	94:53:32	3:14:30
17	BRUSEGHIN Marzio	ITA	MOV	92:04:41	25:39	95	BRUTT Pavel	RUS	KAT	94:57:55	3:18:53
18	PARDILLA BELLON Sergio	ESP	MOV	92:08:21	29:19	96	CARRARA Matteo	ITA	VCD	94:58:20	3:19:18
19	DE GREEF Francis	BEL	LTB	92:14:02	35:00	97	PAGANI Angelo	ITA	COG	95:00:52	3:21:50
20	MORENO FERNANDEZ Daniel	ESP	KAT	92:15:19	36:17	98	DE MARCHI Alessandro	ITA	AND	95:02:36	3:23:34
21	ULISSI Diego	ITA	LAM	92:16:19	37:17	99	BONO Matteo	ITA	LAM	95:06:26	3:27:24
22	VANDEVELDE Christian	USA	GRM	92:17:25	38:23	100	COLBRELLI Sonny	ITA	COG	95:06:29	3:27:27
23	TIRALONGO Paolo	ITA	AST	92:20:38	41:36	101	RIGHI Daniele	ITA	LAM	95:07:25	3:28:23
24	CARUSO Damiano	ITA	LIQ	92:28:47	49:45	102	BULGAC Brian	NED	LTB	95:07:44	3:28:42
25	CASAR Sandy	FRA	FDJ	92:28:59	49:57	103	BALLAN Alessandro	ITA	BMC	95:08:14	3:29:12
26	KANGERT Tanel	EST	AST	92:29:51	50:49	104	TOSATTO Matteo	ITA	SAX	95:09:40	3:30:38
27	STETINA Peter	USA	GRM	92:33:27	54:25	105	SALERNO Cristiano	ITA	LIQ	95:09:43	3:30:41
28	SZMYD Sylvester	POL	LIQ	92:33:30	54:28	106	MAES Nikolas	BEL	OPQ	95:16:44	3:37:42
29	AMADOR BIKKAZAKOVA Andrey	CRC	MOV	92:33:42	54:40	107	BENEDETTI Cesare	ITA	APP	95:17:46	3:38:44
30	SLAGTER Tom Jelte	NED	RAB	92:36:26	57:24	108	LONGO BORGHINI Paolo	ITA	LIQ	95:20:38	3:41:36
31	ROHREGGER Thomas	AUT	RNT	92:44:45	1:05:43	109	DIETZIKER Andreas	SUI	APP	95:20:51	3:41:49
32	LAGUTIN Sergey	UZB	VCD	92:49:37	1:10:35	110	BERARD Julien	FRA	ALM	95:21:06	3:42:04
33	SEELDRAYERS Kevin	BEL	AST	92:57:12	1:18:10	111	BRANDLE Matthias	AUT	APP	95:25:46	3:46:44
34	BAKELANTS Jan	BEL	RNT	93:00:41	1:21:39	112	LUND Anders	DEN	SAX	95:26:06	3:47:04
35	LARSSON Gustav Erik	SWE	VCD	93:03:33	1:24:31	113	GATTO Oscar	ITA	FAR	95:26:49	3:47:47
36	FLECHA GIANNONI Juan Antonio	ESP	SKY	93:04:06	1:25:04	114	BAUER Jack	NZL	GRM	95:29:29	3:50:27
37	CAPECCHI Eros	ITA	LIQ	93:05:10	1:26:08	115	ROBERTS Luke	AUS	SAX	95:38:28	3:59:26
38	INTXAUSTI ELORRIAGA Benat	ESP	MOV	93:05:44	1:26:42	116	MAZZANTI Luca	ITA	FAR	95:38:53	3:59:51
39	NIEMIEC Przemyslaw	POL	LAM	93:12:03	1:33:01	117	BODNAR Maciej	POL	LIQ	95:39:25	4:00:23
40	DE CLERCQ Bart	BEL	LTB	93:12:38	1:33:36	118	KUSCHYNSKI Aleksandr	BLR	KAT	95:45:26	4:06:24
41	PINOTTI Marco	ITA	BMC	93:13:39	1:34:37	119	DYACHENKO Aleksandr	KAZ	AST	95:45:46	4:06:44
42	TXURRUKA Amets	ESP	EUS	93:13:44	1:34:42	120	DE NEGRI Pier Paolo	ITA	FAR	95:45:48	4:06:46
43	SAMOILAU Branislau	BLR	MOV	93:17:42	1:38:40	121	BEPPU Fumiyuki	JPN	OGE	95:45:58	4:06:56
44	HERRADA LOPEZ Jose	ESP	MOV	93:18:32	1:39:30	122	SELVAGGI Mirko	ITA	VCD	95:50:35	4:11:33
45	SELLA Emanuele	ITA	AND	93:18:49	1:39:47	123	CAZAUX Pierre	FRA	EUS	95:50:35	4:11:33
46	PIRAZZI Stefano	ITA	COG	93:19:59	1:40:57	124	SCHORN Daniel	AUT	APP	95:53:10	4:14:08
47	PAUWELS Serge	BEL	OPQ	93:23:01	1:43:59	125	ROSSELER Sebastien	BEL	GRM	95:53:57	4:14:55
48	IZAGUIRRE INSAUSTI Jon	ESP	EUS	93:27:56	1:48:54	126	KEIZER Martijn	NED	VCD	95:54:06	4:15:04
49	RODRIGUEZ Jackson	VEN	AND	93:33:06	1:54:04	127	KEUKELEIRE Jens	BEL	OGE	95:57:10	4:18:08
50	FELLINE Fabio	ITA	AND	93:37:28	1:58:26	128	HAEDO Lucas Sebastian	ARG	SAX	95:58:01	4:18:59
51	OROZ UGALDE Juan Jose	ESP	EUS	93:38:30	1:59:28	129	CABEDO Victor	ESP	EUS	95:58:06	4:19:04
52	SANTAROMITA Ivan	ITA	BMC	93:43:40	2:04:38	130	NIZZOLO Giacomo	ITA	RNT	95:59:03	4:20:01
53	PERGET Mathieu	FRA	ALM	93:49:05	2:10:03	131	BOARO Manuele	ITA	SAX	95:59:11	4:20:09
54	LOSADA ALGUACIL Alberto	ESP	KAT	93:52:52	2:13:50	132	STANNARD Ian	GBR	SKY	95:59:13	4:20:11
55	NIERMANN Grischa Jan	GER	RAB	93:58:31	2:19:29	133	VANENDERT Dennis	BEL	LTB	96:00:04	4:21:02
56	ZAUGG Oliver	SUI	RNT	93:59:06	2:20:04	134	GAZVODA Gregor	SLO	ALM	96:00:50	4:21:48
57	AGNOLI Valerio	ITA	LIQ	94:03:52	2:24:50	135	MEIER Christian	CAN	OGE	96:02:05	4:23:03
58	FAILLI Francesco	ITA	FAR	94:05:44	2:26:42	136	KWIATKOWSKI Michal	POL	OPQ	96:02:51	4:23:49
59	GARATE Juan Manuel	ESP	RAB	94:06:07	2:27:05	137	NAVARDAUSKAS Ramunas	LTU	GRM	96:04:07	4:25:05
60	RABOTTINI Matteo	ITA	FAR	94:08:37	2:29:35	138	MODOLO Sacha	ITA	COG	96:04:50	4:25:48
61	PETROV Evgeni	RUS	AST	94:09:21	2:30:19	139	SERGEANT Jesse	NZL	RNT	96:07:18	4:28:16
62	RUBIANO CHAVEZ Miguel Angel	COL	AND	94:10:18	2:31:16	140	BANDIERA Marco	ITA	OPQ	96:12:02	4:33:00
63	GUSTOV Volodymir	UKR	SAX	94:12:30	2:33:28	141	JORGENSEN Jonas Aaen	DEN	SAX	96:15:07	4:36:05
64	OLIVEIRA Nelson	POR	RNT	94:13:12	2:34:10	142	KAISEN Olivier	BEL	LTB	96:15:25	4:36:23
65	BARTA Jan	CZE	APP	94:13:29	2:34:27	143	IGNATYEV Mikhail	RUS	KAT	96:18:26	4:39:24
66	GASPAROTTO Enrico	ITA	AST	94:14:50	2:35:48	144	DELAGE Mickael	FRA	FDJ	96:20:37	4:41:35
67	GASTAUER Ben	LUX	ALM	94:16:26	2:37:24	145	CAVENDISH Mark	GBR	SKY	96:25:21	4:46:19
68	MALORI Adriano	ITA	LAM	94:16:45	2:37:43	146	VEIKKANEN Jussi	FIN	FDJ	96:27:35	4:48:33
69	VICIOSO ARCOS Angel	ESP	KAT	94:18:59	2:39:57	147	FERRARI Roberto	ITA	AND	96:30:05	4:51:03
70	HUZARSKI Bartosz	POL	APP	94:21:41	2:42:39	148	TUFT Svein	CAN	OGE	96:31:37	4:52:35
71	CLEMENT Stef	NED	RAB	94:24:05	2:45:03	149	KRISTOFF Alexander	NOR	KAT	96:31:46	4:52:44
72	BAK Lars Ytting	DEN	LTB	94:31:14	2:52:12	150	RASMUSSEN Alex	DEN	GRM	96:34:55	4:55:53
73	HERMANS Ben	BEL	RNT	94:32:43	2:53:41	151	RASCH Gabriel	NOR	FDJ	96:35:45	4:56:43
74	BATTAGLIN Enrico	ITA	COG	94:33:58	2:54:56	152	EISEL Bernhard	AUT	SKY	96:37:40	4:58:38
75	DENIFL Stefan	AUT	VCD	94:35:09	2:56:07	153	COLEDAN Marco	ITA	COG	96:41:48	5:02:46
76	SOUPE Geoffrey	FRA	FDJ	94:37:21	2:58:19	154	SCHILLINGER Andreas	GER	APP	96:44:54	5:05:52
77	SPEZIALETTI Alessandro	ITA	LAM	94:38:02	2:59:00	155	PHINNEY Taylor	USA	BMC	96:51:56	5:12:54
78	MOUREY Francis	FRA	FDJ	94:38:12	2:59:10	156	SAEZ DE ARREGUI Adrian	ESP	EUS	96:55:15	5:16:13
						157	MINGUEZ AYALA Miguel	ESP	EUS	97:06:08	5:27:06

СИНЯЯ МАЙКА (ГОРНАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ)

№	Гонщик	Страна	Команда	Горные очки	№	Гонщик	Страна	Команда	Горные очки
1	RABOTTINI Matteo	ITA	FAR	84	36	DE NEGRI Pier Paolo	ITA	FAR	6
2	PIRAZZI Stefano	ITA	COG	44	37	BEPPU Fumiyuki	JPN	OGE	5
3	AMADOR BIKKAZAKOVA Andrey	CRC	MOV	43	38	VANDELDELDE Christian	USA	GRM	5
4	GOLAS Michal	POL	OPQ	34	39	SLAGTER Tom Jelte	NED	RAB	5
5	POZZOVIVO Domenico	ITA	COG	26	40	CAPECCHI Eros	ITA	LIQ	5
6	BARTA Jan	CZE	APP	24	41	INTXAUSTI ELORRIAGA Benat	ESP	MOV	5
7	RUBIANO CHAVEZ Miguel Angel	COL	AND	24	42	SAMOILAU Branislau	BLR	MOV	5
8	HESJEDAL Ryder	CAN	GRM	24	43	PAUWELS Serge	BEL	OPQ	4
9	RODRIGUEZ OLIVER Joaquin	ESP	KAT	23	44	RODRIGUEZ Jackson	VEN	AND	4
10	DE GENDT Thomas	BEL	VCD	21	45	GARATE Juan Manuel	ESP	RAB	4
11	CASAR Sandy	FRA	FDJ	20	46	KEIZER Martijn	NED	VCD	4
12	ROHREGGER Thomas	AUT	RNT	20	47	URAN URAN Rigoberto	COL	SKY	3
13	CUNEGO Damiano	ITA	LAM	18	48	SZMYD Sylvester	POL	LIQ	3
14	KREUZIGER Roman	CZE	AST	16	49	DELAGE Mickael	FRA	FDJ	3
15	ZAUGG Oliver	SUI	RNT	15	50	MINGUEZ AYALA Miguel	ESP	EUS	3
16	DE MARCHI Alessandro	ITA	AND	15	51	HENAO MONTOYA Sergio Luis	COL	SKY	2
17	SCARPONI Michele	ITA	LAM	13	52	FLECHA GIANNONI Juan Antonio	ESP	SKY	2
18	FAILLI Francesco	ITA	FAR	12	53	MALORI Adriano	ITA	LAM	2
19	SEELDRAYERS Kevin	BEL	AST	12	54	HUZARSKI Bartosz	POL	APP	2
20	TIRALONGO Paolo	ITA	AST	11	55	BAK Lars Ytting	DEN	LTB	2
21	NIEVE ITURALDE Mikel	ESP	EUS	11	56	DENIFL Stefan	AUT	VCD	2
22	TXURRUKA Amets	ESP	EUS	11	57	CARRARA Matteo	ITA	VCD	2
23	SELLA Emanuele	ITA	AND	11	58	BULGAC Brian	NED	LTB	2
24	BASSO Ivan	ITA	LIQ	9	59	GATTO Oscar	ITA	FAR	2
25	BAKELANTS Jan	BEL	RNT	9	60	NAVARDAUSKAS Ramunas	LTU	GRM	2
26	SERPA PEREZ Jose Rodolfo	COL	AND	9	61	GADRET John	FRA	ALM	1
27	BONNAFOND Guillaume	FRA	ALM	9	62	BRUSEGHIN Marzio	ITA	MOV	1
28	CARUSO Damiano	ITA	LIQ	8	63	AGNOLI Valerio	ITA	LIQ	1
29	KAISEN Olivier	BEL	LTB	7	64	VICIOSO ARCOS Angel	ESP	KAT	1
30	LOSADA ALGUACIL Alberto	ESP	KAT	7	65	FRANK Mathias	SUI	BMC	1
31	CLEMENT Stef	NED	RAB	7	66	BONO Matteo	ITA	LAM	1
32	MONTAGUTI Matteo	ITA	ALM	7	67	BERARD Julien	FRA	ALM	1
33	BENEDETTI Cesare	ITA	APP	7	68	BAUER Jack	NZL	GRM	1
34	PINOTTI Marco	ITA	BMC	6	69	SELVAGGI Mirko	ITA	VCD	1
35	SANTAROMITA Ivan	ITA	BMC	6	70	SAEZ DE ARREGUI Adrian	ESP	EUS	1

БЕЛАЯ МАЙКА (САМЫЙ АКТИВНЫЙ МОЛОДОЙ ГОНЩИК)

№	Гонщик	Страна	Команда	Общее время	Отставание от лидера	№	Гонщик	Страна	Команда	Общее время	Отставание от лидера
1	URAN URAN Rigoberto	COL	SKY	91:44:59	0:00	23	PAGANI Angelo	ITA	COG	95:00:52	3:15:53
2	HENAO MONTOYA Sergio Luis	COL	SKY	91:46:52	1:53	24	COLBRELLI Sonny	ITA	COG	95:06:29	3:21:30
3	BRAMBILLA Gianluca	ITA	COG	91:53:22	8:23	25	BULGAC Brian	NED	LTB	95:07:44	3:22:45
4	ULISSI Diego	ITA	LAM	92:16:19	31:20	26	BENEDETTI Cesare	ITA	APP	95:17:46	3:32:47
5	CARUSO Damiano	ITA	LIQ	92:28:47	43:48	27	BERARD Julien	FRA	ALM	95:21:06	3:36:07
6	KANGERT Tanel	EST	AST	92:29:51	44:52	28	BRANDLE Matthias	AUT	APP	95:25:46	3:40:47
7	STETINA Peter	USA	GRM	92:33:27	48:28	29	SCHORN Daniel	AUT	APP	95:53:10	4:08:11
8	SLAGTER Tom Jelte	NED	RAB	92:36:26	51:27	30	KEIZER Martijn	NED	VCD	95:54:06	4:09:07
9	PIRAZZI Stefano	ITA	COG	93:19:59	1:35:00	31	KEUKELEIRE Jens	BEL	OGE	95:57:10	4:12:11
10	IZAGUIRRE INSAUSTI Jon	ESP	EUS	93:27:56	1:42:57	32	CABEDO Victor	ESP	EUS	95:58:06	4:13:07
11	FELLINE Fabio	ITA	AND	93:37:28	1:52:29	33	NIZZOLO Giacomo	ITA	RNT	95:59:03	4:14:04
12	RABOTTINI Matteo	ITA	FAR	94:08:37	2:23:38	34	BOARO Manuele	ITA	SAX	95:59:11	4:14:12
13	OLIVEIRA Nelson	POR	RNT	94:13:12	2:28:13	35	STANNARD Ian	GBR	SKY	95:59:13	4:14:14
14	GASTAUER Ben	LUX	ALM	94:16:26	2:31:27	36	VANENDERT Dennis	BEL	LTB	96:00:04	4:15:05
15	MALORI Adriano	ITA	LAM	94:16:45	2:31:46	37	KWIATKOWSKI Michal	POL	OPQ	96:02:51	4:17:52
16	BATTAGLIN Enrico	ITA	COG	94:33:58	2:48:59	38	NAVARDAUSKAS Ramunas	LTU	GRM	96:04:07	4:19:08
17	DENIFL Stefan	AUT	VCD	94:35:09	2:50:10	39	MODOLO Sacha	ITA	COG	96:04:50	4:19:51
18	SOUPE Geoffrey	FRA	FDJ	94:37:21	2:52:22	40	SERGENT Jesse	NZL	RNT	96:07:18	4:22:19
19	SMUKULIS Gatis	LAT	KAT	94:44:22	2:59:23	41	KRISTOFF Alexander	NOR	KAT	96:31:46	4:46:47
20	PONZI Simone	ITA	AST	94:49:16	3:04:17	42	COLEDAN Marco	ITA	COG	96:41:48	4:56:49
21	VERMOTE Julien	BEL	OPQ	94:49:35	3:04:36	43	PHINNEY Taylor	USA	BMC	96:51:56	5:06:57
22	BONNAFOND Guillaume	FRA	ALM	94:51:39	3:06:40	44	MINGUEZ AYALA Miguel	ESP	EUS	97:06:08	5:21:09

ГЕНЕРАЛЬНАЯ КОМАНДНАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ

№	Команда	Общее время	Отставание от лидера
1	LAMPRE - ISD	274:19:46	0:00
2	MOVISTAR TEAM	274:30:39	10:53
3	SKY PROCYCLING	274:56:53	37:07
4	ASTANA PRO TEAM	275:02:58	43:12
5	GARMIN - BARRACUDA	275:11:38	51:52
6	LIQUIGAS - CANNONDALE	275:13:55	54:09
7	EUSKALTEL - EUSKADI	275:16:13	56:27
8	COLNAGO - CSF INOX	275:30:11	1:10:25
9	AG2R LA MONDIALE	275:41:58	1:22:12
10	KATUSHA TEAM	275:50:37	1:30:51

КОМАНДНАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ПО ОЧКАМ

№	Команда	Очки
1	GARMIN - BARRACUDA	363
2	SKY PROCYCLING	345
3	KATUSHA TEAM	301
4	COLNAGO - CSF INOX	253
5	OMEGA PHARMA - QUICKSTEP	244
6	MOVISTAR TEAM	239
7	RADIOSHACK - NISSAN	234
8	LIQUIGAS - CANNONDALE	221
9	ORICA GREENEDGE	212
10	FDJ - BIGMAT	197

«Тур де Франс» – 2012

ПРЕВЬЮ

Приближается старт престижнейшей супермногодневки «Тур де Франс», поэтому нелишне рассказать о маршруте гонки и ее главных фаворитах.

Текст: Максим КРАВЕЦ

В последнее время модно открывать гранд-туры в странах Бенилюкса. В соответствии с данной тенденцией нынешний Тур начнется 30 июня 6,1-километровым прологом в бельгийском Льеже. В программу первых этапов будет включена часть дистанции классических однодневных гонок «Льеж – Бастонь – Льеж» и «Флеш Валлонь».

Общая протяженность маршрута Тура составляет 3 479 километров, средняя протяженность этапов – 165,6 километра, общая дистанция разделок – 96,1 километра.

Спринтерские этапы
2, 4, 5, 6, 13, 15, 18, 21-й.

Пересеченные
1, 3 (финиш в подъем), 8, 12, 14-й.

Горные
7, 10, 11, 16, 17-й; три горных финиша.

Подробнее рассмотрим решающие этапы, которые существенным образом повлияют на генеральную классификацию.



- ▶ Старт гонки
- Стартовый городок
- Финишный городок
- Финиш гонки
- День отдыха
- Маршрут
- Индивидуальная гонка с отдельным стартом

7 июля 7-й этап

Tomblaine – La Planche des Belles Filles

199 километров

На официальном сайте «Тур де Франс» данный отрезок обозначен как среднегорный, но в действительности тут наверняка возникнут серьезные разрывы, возможно, даже большие, чем на некоторых горных этапах. А все потому, что он заканчивается финишем в гору Планш де Белль Фий. Подъем довольно короткий, лишь шесть километров, однако средний градиент составляет 8,5 %, а максимальный – 13 %. Чем не полноценный горный финиш?



9 июля 9-й этап

Arc-et-Senans – Besançon (ITT)

38 километров

Классическая разделка в Безансоне, тут добавить нечего.

11 июля 10-й этап

Mâcon – Bellegarde-sur-Valserine

194 километра

Второй горный этап Тура и первый, где присутствует гора высшей категории, а именно легендарная Гранд Колумбьер Другое дело, что она не будет финальной, так как затем идет куда более простая гора Ришмон, от чьей вершины до финиша еще 20 километров спуска. По всей видимости, последуют перестановки, которые, впрочем, вряд ли будут иметь решающее значение. Не исключено, что этап сумеет забрать горный отрыв...



12 июля 11-й этап

Albertville – La Toussuire – Les Sybelles

140 километров

...так как на следующий день участникам предстоит королевский горный этап (как минимум – королевский альпийский). Коль де ла Мадлен, Коль де ла Круа де Фер (см. фото) – одни только названия легендарных подъемов вряд ли оставят равнодушным настоящего болельщика велоспорта. Именно их надлежит пройти, прежде чем приступить к штурму финальной горы этапа – Тюссуар. Да, Тюссуар несколько проще, чем Мадлен и Круа де Фер, потому и получила не высшую категорию, а первую. Однако после частого гор гонщики настолько вымотаются, что Тюссуар вовсе не покажется им простенькой. Ее преодолевали последний раз в 2006-м, и конфигурацией тот отрезок весьма напоминал нынешний (только вместо Мадлен был другой, не менее знаменитый, перевал Галибье). Выиграл тогда, проехав практически весь этап в отрыве, Микаэль Расмуссен. А особенно врезался в память неожиданный провал Флойда Лэндиса (назавтра же последовало его триумфальное возвращение, но мы помним, какой ценой).



15 июля 14-й этап

Limoux – Foix

192 километра

На официальном сайте соревнования данный этап обозначен как горный. Формально это верно, ведь именно на нем «дебютирует» на «Тур де Франс» очень интересная гора Мюр де Пегер (высота – 9,4 километра, средний уклон – 7,9 %, максимальный – 18 %). Беда в том, что вершина будет практически за 40 километров до финиша. Соответственно, этап наверняка заберет горный отрыв, а фавориты придут вместе, разве что удастся отцепить тех, кого в этот день настигнет кризис.

VELOАНОНС

18 июля 16-й этап

Pau – Bagnères-de-Luchon

197 километров

Один из ключевых этапов многодневки. Что любопытно, он в точности повторяет 16-й этап Тура-2010. С одной «небольшой» поправкой – идет в обратную сторону. И если тогда, несмотря на наличие легендарных подъемов Пейресурд, Аспен, Турмале и Обиск, успех сопутствовал гонщику из отрыва (спринт выиграл Пьеррик Федриго), ведь после Обиска шли еще 50 километров спуска и равнины, то в этот раз все будет иначе. Да, этап не заканчивается горным финишем, тем не менее 16 километров спуска с Пейресурд вряд ли сделают погоду, а значит, лавры победителя достанутся одному из тех фаворитов, которые первыми взойдут на вершину.



19 июля 17-й этап

Bagnères-de-Luchon – Peyragudes

144 километра

На следующий день горнякам представится последний шанс бросить вызов разделщикам и отъехать от тех как можно дальше, создав задел перед субботней гонкой на время. Участникам предстоит штурмовать Порт де Бале (та самая гора, где в 2010-м слетела цепь у Энди Шлека, чем незамедлительно воспользовался Контадор) и Пейрагюд (по сути тот же Пейресурд, только после него идут двухкилометровый спуск и такой же коротенький подъем). Пожалуй, именно этот этап можно считать королевским пиренейским.



21 июля 19-й этап

Bonneval – Chartres (ITT)

52 километра

Эта разделка внесет последние штрихи в генеральную классификацию Тура. После нее останется лишь «этап дружбы» на Елисейских Полях.

ФАВОРИТЫ

«Тур де Франс» – 2012

Ключевые этапы мы рассмотрели, теперь проанализируем, кому из гонщиков наиболее подходит заявленный маршрут.

Как видим, в отличие от прежних лет, командной гонки не предусмотрено, зато добавилась еще одна индивидуальная разделка. Двух индивидуальных разделок не значилось на Туре с 2008-го. Общая их дистанция составляет 96 километров. Это, конечно, не так много, как во времена Индурайна или в 2006 – 2007 годах, но все равно гораздо больше, чем в последние два сезона.

Теперь – о горных этапах. Очевидно, их профиль – один из самых легких за последние 10 лет. Судите сами: лишь три горных финиша, причем ни одного (!) – на вершине высшей категории.

Сложив 2 и 2 (общее увеличение километража разделок плюс более простой рельеф), получаем вывод: «Тур де Франс»–2012 рассчитана на многодневщиков с акцентом на разделку. О ком речь? Сейчас это и обсудим. Напомним, предстоящий Тур в связи с полугодовой дисквалификацией пропустит лучший многодневщик современности, абсолютный фаворит любой гонки – Альберто Контадор. Одни считают, что испанца наказали незаслуженно, другие склоняются к мнению, что он, наоборот, легко отделался. Как бы то ни было, «Большая петля» пройдет без Контадора, что заметно увеличивает шансы его конкурентов и обещает зрителям яркую борьбу с интригой вплоть до последнего этапа.

Энди Шлек

Возраст: 27

Страна: Люксембург

Команда: RadioShack – Nissan



В число первой десятки, безусловно, входит Энди Шлек. Он уже успел заработать звание «вечно второго». Шутка ли, второе место на «Тур де Франс» три года подряд! Думается, парню это порядком надоело и он попытается сломать традицию. Да, после дисквалификации Контадора люксембуржцу формально отошел титул 2010 года, но преувеличивать значение «кабинетной» регалии не стоит: и в глазах болельщиков, и в собственных Шлек остался вторым. Без сомнений, на сей раз он приложит максимум сил для победы непосредственно на трассе, к тому же в отсутствие Альберто именно Энди считается лучшим горняком мира. Однако придется нелегко. Маршрут Тура-2012 совершенно ему не подходит. Конечно, Шлека-младшего нельзя назвать слабым разделщиком, но всем главным конкурентам он заметно проигрывает в этом компоненте. Без прогресса в данном отношении выиграть крайне сложно. Проходила информация, что братья под руководством Йохана Брюнеля стали уделять разделке больше внимания. Впрочем, не первый год все ожидают, что Энди прибавит в разделке, а воз и ныне там. Другой вопрос: не станет ли он в случае улучшения индивидуального хода слабее в горах? Ответ даст «Тур де Франс».

Сейчас младший Шлек демонстрирует отнюдь не чемпионскую езду. Недельные соревнования проводит спустя рукава – к этому мы привыкли. Но невразумительное выступление на Арденнских классиках не спешите списывать на отсутствие мотивации. Как бы то ни было, люксембуржец не раз доказывал: его работу в течение сезона нельзя проецировать на «Большую петлю». К главной гонке года он должен набрать оптимальную форму.

Кадел Эванс

Возраст: 35

Страна: Австралия

Команда: BMC



Главным фаворитом как для букмекеров и специалистов, так и для простых болельщиков является действующий победитель Тура Кадел Эванс. Логика ясна: австралиец стал сильнейшим в 2011-м, нынешний маршрут ему подходит больше прошлогоднего, к тому же оказался вне игры самый опасный соперник – Контадор. Казалось бы, исключительно плюсы, способствующие повторению успеха. Однако это только на первый взгляд. В действительности Эвансу будет ой как непросто защитить титул. Спортсмену уже 35, а в таком возрасте крайне сложно рассчитывать на триумф в самой престижной многодневке. Карлос Састре выиграл Тур в 34 года, но то был пик, после которого началось движение вниз. От подобной участи не застрахован и Кадел. Тем более что сезон складывается для лидера BMC не лучшим образом. Если в прошлом году он подходил к «Большой петле» с солидным урожаем (победы на «Тиррено – Адриатико» и «Туре Романдии», второе место на «Критериуме Дофине»), то сейчас, кроме выигрыша «Критериума Интернасьональ» (при не самом сильном составе участников), и отметить нечего. Хоть изначально все расклады в пользу Эванса, основным фаворитом его можно считать лишь условно. Гонка обещает быть открытой, и на корону способен претендовать едва ли не каждый из первой десятки.

Денис Меньшов

Возраст: 34

Страна: Россия

Команда: «Катюша»



Говоря о фаворитах, нельзя забывать о Денисе Меньшове. По сравнению с вышеупомянутой тройкой россиянин – персона гораздо менее медийная. Это удивительно, если учесть послужной список Меньшова: двукратный победитель «Вуэльты», победитель «Джиро», двукратный призер «Тура де Франс». Впрочем, Денису излишняя шумиха и не нужна. Он свое дело знает и планомерно готовится к июльской супермногодневке. Другое дело, что сезон в Геох – далеко не лучший период в его карьере. Конечно, выступления на прошлогодних «Джиро» и «Вуэльте» нельзя назвать провальными, но от мастера такого калибра ожидали более весомого результата.

Контракт с «Катюшей», подписанный Меньшовым по окончании сезона, должен придать новый импульс его карьере. Если спортсмен сумеет обрести собственную форму двух-трехлетней давности, то сможет бороться за любые места вплоть до первого. Если же достижения 2011 года объективно отражают нынешний уровень знаменитого российского гонщика, то на большее, чем топ-6, замахнуться будет сложно. Так или иначе, Денису уже 34, и этот год, скорее всего, последний, когда ему по силам претендовать на победу на Туре. Маршрут идеально подходит представителю «Катюши», в кои-то веки команда будет полностью в его распоряжении (что, увы, не всегда наблюдалось в Rabobank и Геох). Всё в руках Меньшова. Надеемся, он воспользуется шансом в полной мере.

Брэдли Виггинс

Возраст: 32

Страна: Великобритания

Команда: Sky



Маршрут предстоящего Тура идеален для британца. Сегодня он уверенно входит в тройку лучших раздельщиков мира (наряду с Тони Мартином и Фабианом Канчелларой), а среди многодневщиков по части разделок Виггинсу практически нет равных. Эти обстоятельства вкупе с фантастической формой, набранной Брэдли к настоящему времени, делают гонщика Sky одним из главных претендентов на победу на «Тур де Франс». В начале сезона мало кто из коллег может сравниться с Виггинсом по достижениям. Он выиграл две престижные недельные гонки — «Париж — Ницца» и «Тур Романдии», удачно выступил на «Вуэльте Альгарве». Хотя у медали есть и обратная сторона. Как говорилось выше, по результатам этих соревнований нельзя делать далеко идущие выводы касательно французской многодневки. Более того, успех на недельных гонках и вовсе может обернуться против спортсмена. Он находится в отличной форме с февраля по апрель. Удастся ли сохранить кондиции до июля? Далеко не факт.

Виггинс во многом человек-загадка. По-настоящему сильно он проехал «Петлю» лишь раз, в 2009 году, став главной сенсацией состязания. Следующую кампанию провалил, а его истинная сила в пору Тура-2011 осталась тайной, ибо Брэдли сошел из-за перелома ключицы. Мог тогда за подиум бороться, а мог и сесть в галошу. Будем надеяться, что в этом году обойдется без форс-мажора и британец покажет себя во всей красе

«Тур де Франс» интересен не только разборками многодневщиков. Здесь разыгрываются еще три призовые майки. Поговорим о второй по значимости — зеленой, которая достается лучшему спринтеру.

Марк Кавендиш

Возраст: 27

Страна: Великобритания

Команда: Sky



Явным фаворитом в борьбе за зеленую майку считается ее прошлогодний обладатель, 20 раз выигрывавший этапы Тура, — Марк Кавендиш. Несмотря на то что британец является сильнейшим спринтером в мире фактически с 2008-го, он впервые облачился в зеленое в прошлом году. В 2008-м гонку не завершил, а в последующие два сезона года уступал звание более стабильным Тору Хусховду и Алессандро Петакки. Лишь в 2011-м, когда была введена новая система (один дорогой промежуточный финиш вместо нескольких дешевых), Марк сумел доказать свое преимущество.

Все идет к тому, что при отсутствии форс-мажорных обстоятельств именно Кавендиш заслужит спринтерскую майку. Он в очередной раз продемонстрировал мастерство на «Джиро» и подходит к Туру в оптимальной форме. Единственное, что может ему помешать, — подготовка к Олимпиаде. Это его приоритет на сезон. Если в горах в рамках «Петли» Марк почувствует себя не лучшим образом, не исключено, что он предпочтет сойти, нежели гробить организм в преддверии Игр. В этом заключается единственный шанс его конкурентов, которых на сей раз будет, как никогда, много.

Винченцо Нибали

Возраст: 27

Страна: Италия

Команда: Liquigas-Cannondale



Сицилиец раскрылся как супермногодневщик в 2009-м именно на Туре, где занял седьмое место в общем зачете. С тех пор немало воды утекло, Нибали успел выиграть свой первый гранд-тур («Вуэльту» в 2010-м) и дважды стать призером «Джиро». И вот спустя три года Нибали возвращается на Тур — уже матерым профи, готовым бороться за пьедестал. Вполне логично, что руководство «Ликвигас» решило совершить рокировку: отправить Ивана Бассо на «Джиро», а Нибали — на французскую гонку. Винченцо хоть и не столь сильный горняк, но в целом куда более разносторонний и сбалансированный специалист, нежели Бассо. Как отмечалось выше, дистанция этой «Большой петли» больше подходит универсалам, чем чистым горнякам. А Нибали относится к числу самых универсальных велосипедистов в пелотоне. Достаточно вспомнить его результаты в 2012 году. Тут и победа в генерале престижной итальянской гонки «Тиррено — Адриатико», и третье место в номинально спринтерской однодневке «Милан — Сан-Ремо», и вторая позиция на старейшей арденнской классике «Льеж — Бастонь — Льеж» (сицилиец лишь на последнем километре пропустил вперед Максима Иглинского из «Астаны»).

Сейчас Нибали занимает вторую строчку в рейтинге WorldTour, уступая Тому Бонену. Единственный его минус напрямую вытекает из плюсов. Будучи разноплановым гонщиком, он не является сильнейшим ни в одном из компонентов — ни в горах, ни в разделке. Разве что по части спуска с итальянцем мало кто сравнится, но гранд-туры на спусках обычно не выигрываются. Отдельные этапы — да, но не турниры в целом. Как бы то ни было, Винченцо — один из фаворитов супермногодневки, претендент если не на победу, то хотя бы на подиум.

Андре Грайпель

Возраст: 30 лет

Страна: Германия

Команда: Lotto-Belisol



Основной соперник Кавендиша — немец Грайпель, спринтер № 2 после Человека-Ядра и едва ли не единственный, кто способен регулярно навязывать ему борьбу. Пикантность противостоянию придает тот факт, что между Марком и Андре отношения натянутые уже давно, с тех пор, как оба выступали за Columbia и Грайпеля явно притесняли по сравнению с британцем. О чем говорить, если Грайпель дебютировал на Туре только в прошлом году, после того как перешел в Omega Pharma — Lotto? Но и на новом месте немец не получил абсолютной свободы, на многих этапах и на всех промежуточных финишах работая на Филиппа Жильбера. С уходом Жильбера в BMC Грайпель на «Тур де Франс» станет единоличным лидером команды. Сезон он начал сильно, одержал шесть побед. На «Джиро» не поехал, устроив в мае своего рода разгрузочный месяц. Все положено на алтарь Тура. Если Андре наберет оптимальную форму и команда его не подведет, мы увидим интереснейшую дуэль на спринтерских этапах.

Тур Хусховд

Возраст: 34 года
Страна: Норвегия
Команда: BMC

Зеленая майка присуждается за очки, а их могут зарабатывать не только чистые спринтеры. Так, на «Джиро» и «Вуэльте» она обычно достается генеральщикам. На «Тур де Франс» подобное исключено из-за множества спринтерских этапов и несколько иной системы оценок. Но мастерам широкого профиля, умеющим спринтовать, ездить в отрыве и неплохо держаться в горах, реально замахнуться на эту награду. Ярким представителем такого типа является Тур Хусховд. На счету норвежца две зеленые майки (2005, 2009 гг.), причем в 2005-м он не одержал ни одной (!) победы на этапах, взял стабильностью. Сейчас Хусховд не чета себе прежнему: потерял резкость на финише, ему трудно конкурировать с Кавендишем в чистых спринтах. Зато в спринте в тягуюнок или после прохождения горы норвежский ветеран имеет заметное преимущество перед коллегами. А уж как ездит в отрыве! В прошлом году в майке чемпиона мира он выиграл два этапа, причем на первом в одиночку прошел легендарную гору высшей категории Обиск, а потом на спуске отобрал две минуты у Жереми Руа. Это было впечатляюще. Если он еще способен на такие рейды и будет стабильно попадать в топ-10 во всех спринтах, к паре зеленых маек может добавиться еще одна.



Оскар Фрейре

Возраст: 36 лет
Страна: Испания
Команда: «Катюша»

На той же ступени иерархии стоит трехкратный чемпион мира Оскар Фрейре. Прошлый Тур он пропустил из-за того, что руководство «Работанка» решило сделать ставку на Роберта Гесинка и не размениваться на спринтерские этапы. В итоге Гесинка ждал провал (то ли травма сказалась, то ли плохая форма), а Фрейре по окончании сезона остался без контракта. Не очень красиво по отношению к человеку, отдавшему команде девять лет. В конце концов Оскар оказался в «Катюше», похоже, это пошло на пользу всем. Фрейре будто обрел вторую молодость, одержал две победы на спринтерских этапах, великолепно провел весенний классический цикл и чуть не выиграл «Амстел Голд Рейс». Конечно, на плоских спринтах испанцу сейчас тяжело, но на спринтерских этапах со сложным рельефом он по-прежнему силен. При определенных условиях Фрейре может повторить свой успех 2008-го года и взять зеленую майку.



Разумеется, список сильных спринтеров названными именами не ограничивается. Нельзя сбрасывать со счетов Тайлера Фаррара, Мэтта Госса, итальянского ветерана Алессандро Петакки, юных талантливых Петера Сагана и Марселя Киттеля, не слишком яркого, зато стабильного испанца Хосе-Хоакина Рохаса. Каждый из них способен преподнести сюрприз.

Горная номинация – наиболее непредсказуемая. В прошлом году существенно изменилась система оценки гор различных категорий, в результате подверглись «инфляции» вершины 2, 3 и 4-й категорий. С одной стороны, это хорошо, так как подобная система практически исключает вероятность победы случайных людей, вроде Антони Шарто в 2010-м, который не был сильнейшим горняком, но много катался в отрывах и собирал горные очки. С другой стороны, налицо перекокс: горную майку теперь может заработать человек, который изначально даже не собирается за нее бороться, но благодаря

качествам многодневщика и удачным действиям в решающих горах получает ее словно между делом. Так произошло в прошлом году с Самуэлем Санчесом. Испанец не нацеливался на гороховое облачение, однако, выиграв этап до Люэ Ардиден и финишировав вторым на Плато де Бейль, понял, что оно само идет в руки, и шанс не упустил. По сути, горная майка превратилась в утешительный приз для того из многодневщиков, кому не удалось побороться за подиум общего зачета. В сложившейся ситуации давать прогнозы – дело неблагодарное.

Белая майка лучшего молодого гонщика разыгрывается среди тех, кому на начало года не исполнилось 25 лет. В данном случае это спортсмены 1987 года рождения и младше. Поскольку Роберт Гесинк, Роман Кройцигер и прошлогодний триумфатор Пьер Роллан переросли категорию, борьба, скорее всего, развернется между двумя следующими гонщиками.

Рейн Таарамяэ

Возраст: 25 лет
Страна: Эстония
Команда: Cofidis

На прошлом Туре эстонец зарекомендовал себя настоящим супермногодневщиком. Одиннадцатое место в генерале – солидный результат. Для выигрыша белой майки, которую завоевал Пьер Роллан, Рейну не хватило 46 секунд, несмотря на блестяще проведенную финальную разделку. Таарамяэ – хороший разделщик, и маршрут «Тур де Франс»-2012 ему подходит идеально. Если парень наберет кондиции, аналогичные прошлогодним, заветная майка никуда от него не денется.



Стивен Крёйсвейк

Возраст: 25 лет
Страна: Голландия
Команда: Rabobank

Единственный (по крайней мере, на взгляд со стороны) человек, который способен помешать эстонцу, – это Стивен Крёйсвейк. Воспитанник школы «Работанка» относится к той же плеяде талантов, что и Гесинк с Моллема. После двух удачно проведенных «Джиро» (в частности, восьмое место в 2011 году) он наконец-то получил право проявить себя на самой престижной велогонке мира. Стивен формально третий человек в команде, но при возникновении трудностей у двух капитанов готов взвалить на свои плечи бремя лидерства и оказать серьезное сопротивление Таарамяэ.

Из темных лошадок стоит отметить другого голландца – Воута Поелса, неплохо выступившего на «Вуэльте», и американца Тиджея ван Гардерена, который, впрочем, скорее будет работать не на себя, а на Кадела Эванса.



ПОЧЕМУ СКОРОСТЬ НА «ТУР ДЕ ФРАНС» БОЛЬШЕ НЕ РАСТЕТ?

Статистика Тура свидетельствует: средняя скорость победителей в последние годы не растет. Мы попробовали разобраться, почему на фоне стремительного технического прогресса кривая скорости отказывается идти вверх.

Текст: Дмитрий КОРОТКОВ

В Этот показатель зависит от многих факторов: длины дистанции, профиля трассы, качества покрытия дорог, погоды, экипировки, питания и т.д.

Вспоминая первые годы проведения Тура, кроме допотопных велосипедов, на которых ехали участники в начале прошлого столетия, нужно учитывать чрезмерную протяженность этапов в отдельности и дистанции в целом. Прибавим сюда ужасное состояние дорог, по которым проходила гонка.

О трудностях Тура красноречиво говорит длина маршрута (в 1926 году — 5 745 километров!) и процент участников, сумевших завершить дистанцию, по отношению к общему количеству стартовавших. В 1913 году из 140 гонщиков финишировали только 25 (18%). Дистанция тогда составляла 5 287 километров, перепад высот — 3304 метра. В 1920-м (5503 километра, общий набор высоты 3439 метров) из 113 спортсменов до пункта назначения добрались лишь 22 (19%). В 1927-м (5398 километров, общий набор высоты 3374 метра) из 142 участ-



⤴ Джино Бартали — победитель ТдФ 1938 и 1948 гг

ников финишную черту пересекли 39 (27%).

В дальнейшем, согласно правилам UCI, длина этапов существенно сократилась и добавились дни отдыха. С исторической точки зрения введенные ограничения вполне оправданны и в плане борьбы с допингом. До этого участники были вынуждены принимать алкоголь, глотать амфетамин, нюхать эфир, чтобы приглушить боль и просто выжить в нечеловеческих условиях Тура. Среди первых средств допинга сильнейшим являлся стрихнин, который в малых дозах заставляет сокращаться уставшие мышцы. Кроме того, велосипедистам на этапах, превышающих 300 километров, прихо-



Образец одного из самых первых переключателей скоростей >>

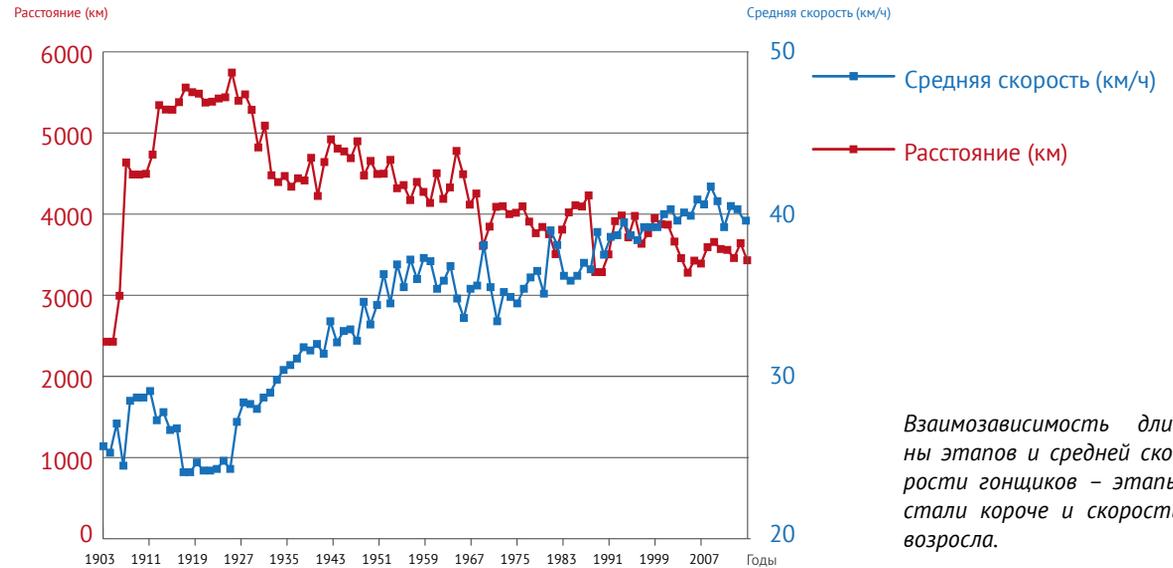
дилось бороться не только с физическим, но и в не меньшей степени с эмоциональным истощением. Потом, правда, гонщики стали использовать препараты уже с целью улучшения результатов.

Этапы стали короче, и скорость возросла. Взаимозависимость этих факторов видна на графике. Чтобы как-то компенсировать получившийся эффект, организаторы Тура пошли на усложнение маршрута.

Рост скорости в основном происходил благодаря двум обстоятельствам – технологическому и фармакологическому. Но были и такие, о которых в 1960-х годах понятия не имели: тренировочный план и правильное питание.

В техническом отношении прогресс налицо. Чтобы убедиться, достаточно разыскать велосипед 1970-х годов, прокатиться на нем, а затем – на современном. Сравнение по всем без исключения показателям будет точно не в пользу «антиквариата». В арсенале спортсменов появились суперлегкие жесткие колеса для горного велосипеда, контактные педали, туфли на карбоновой подошве, легкая удобная экипировка из не раздражающих кожу эластичных материалов и т.д. Благодаря таким инновациям, как использование в производстве карбона и титана, резко возросла отдача энергии райдеров.

Однако, несмотря на приход в велоиндустрию без преувеличения космических материалов и технологий, а также появление дорог с гладким асфальтовым покрытием,



ем, средняя скорость гонщиков выросла не в разы. На графике видно, что по сравнению с 1960-ми она поднялась процентов на 10, а в последние годы наблюдается стагнация.

10 % от скорости – это много или мало?

Если взять две средние скорости 35 км/ч и 40 км/ч, между ними окажется очень большая разница. Любой тренированный райдер может какое-то время ехать по шоссе со скоростью 35 км/ч даже на маунтинбайке, но держать 40 км/ч намного труднее, потому что сопротивление воздуха равно скорости в квадрате. 35 в квадрате – 1225, а 40 в квадрате – уже 1600. То есть затраты энергии возрастают почти на четверть!

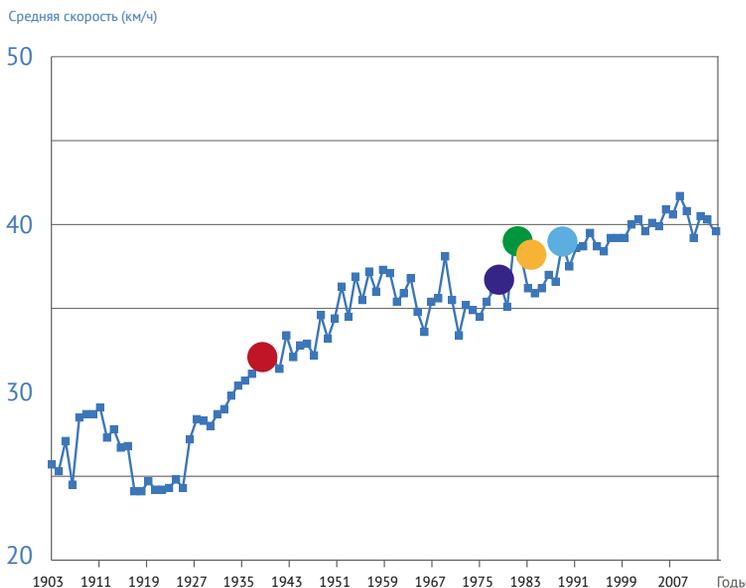
Здесь, правда, мы упускаем из виду, что лидер в генеральной классификации (на чьи показатели мы ориентируемся) проводит львиную долю времени в окружении товарищей по команде или исполняя соло в гору, где сопротивление воздуха не столь ощутимо. Другими словами, в велоспорт пришла командная тактика. Скорость во многом зависит от того, как складывается гонка. В ситуации, когда никто не уехал в отрыв и ни одна из команд не хочет брать на себя лидерство, пелотон может ехать «спокойно». Если горстке гонщиков все-таки удалось убежать, основная группа может сохранять дистанцию, чтобы организовать преследование позже. А беглецы, пока их не догоняют, могут ехать в своем

темпе и беречь силы для финишного спринта.

Относительное нововведение – командная радиосвязь, позволяющая управлять гонкой. Впервые она появилась у американской команды Motorola в начале 1990-х годов.

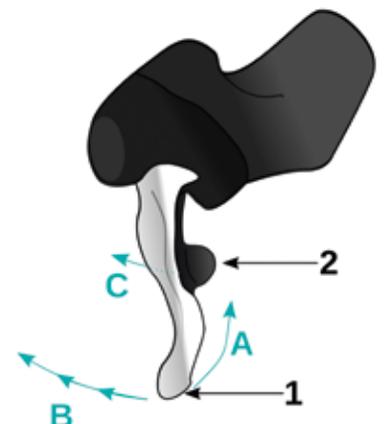
Для наглядности мы составили таблицу, в которой отразили, когда были внедрены те или иные велосипедные новшества, например контактные педали и карбоновые рамы.

Так, Лапелли выиграл Тур 1937 года протяженностью 4415 километров, используя переключатель скоростей. Это дало ему преимущество перед соперниками, которые для смены передачи должны были останавливаться, ▶



— Средняя скорость (км/ч)

- 1937 г. – внедрение переключателя скоростей
- 1984 г. – компания LOOK начала выпуск бесконтактных педалей
- 1986 г. – компания LOOK предложила первую раму, собранную вручную полностью из карбоновых труб
- 1989 г. – Shimano представила систему интегрированного дизайна тормозной ручки и переключателя скоростей STI
- 1990 г. – внедрение алюминиевых рам



▲ Интегрированный переключатель Shimano STI

снимать заднее колесо и переворачивать его к цепи другой звездочкой.

В начале 1980-х инженеры для изготовления рам обратились к алюминию как материалу, ближайшему по свойствам к стали, только более легкому. Первые образцы



LOOK KG 86 – первая рама, собранная полностью из карбоновых труб

алюминиевых рам показались гонщикам в деле чрезмерно жесткими. Но к середине 1990-х пелотон по большей части пересел на алюминиевые рамы.

Первую раму, собранную вручную полностью из карбоновых труб TVT, предложила компания LOOK. KG 86, так она называлась, принесла удачу Грегу Лемонду, выигравшему Тур-1986. А в 1990 году LOOK представила первую раму-монокок KG 196, которая соответствовала всем требованиям жесткости, аэродина-



Грегу Лемонду, выигравшему Тур-1986, принесла удачу карбоновая рама KG 86



LOOK KG 196 – первая рама-монокок

мики, эстетики и обладала умопомрачительным по тем временам дизайном.

В 1999-м Армстронг выиграл свой первый Тур на карбоновой раме Trek 5500.



В 1999-м Армстронг выиграл свой первый Тур на карбоновой раме Trek 5500.

В 1984 году LOOK начала выпуск бесконтактных педалей. Принцип работы был заимствован у лыжных креплений. Через год Бернард Ино подтвердил преимущество педалей LOOK, став победителем Тура-1985. Сейчас трудно представить гонщика без контактных педалей, а в ту пору весь пелотон ехал с туклипсами.

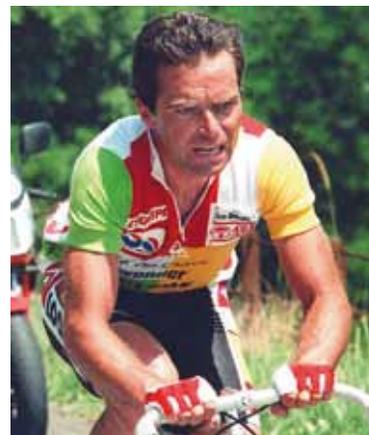
В 1989-м Shimano взамен популярных тогда манеток, располагавшихся на нижней трубе рамы, представила систему интегрированного дизайна тормозной ручки и переключателя скоростей STI. Три года спустя Campagnolo выпустила свою версию интегрированных ручек ErgoPower.

ЭРА ЭПО

Начнем с того, что допинг в том или ином виде употреблялся участниками «Тур де Франс» всегда. В 1990-х и 2000-х, когда другие препараты стали легко обнаруживаться в организме, райдеры, чтобы достичь большего эффекта от трансфузии, начали использовать эритропоэтин (ЭПО) – препарат, повышающий выработку красных телец в крови у страдающих анемией (малокровием).

«Впервые увидев райдеров с избыточным для гонок весом, залетающих в гору, словно на аэроплане, я понял: тут что-то не так», – рассказывал известный колумбийский гонщик-горняк Луис Эррера.

Свидетельством популярности ЭПО в 1990-х служит шквал разоблачений и признаний, который наблюдался в 2006 и 2007 годах. Проблема с ЭПО заключалась в том, что его, как тестостерон,



Бернард Ино подтвердил преимущество контактных педалей LOOK, став победителем Тура-1985

а еще раньше – кортизон, было невозможно отличить от гормонов, вырабатываемых организмом естественным путем. Организаторы решили ориентироваться не на наличие в пробе запрещенного препарата, а на гематокрит в несвойственных для человека количествах. Так был установлен лимит гематокрита (соотношение объемов форменных элементов и плазмы крови) в 50 %.

Датчанин Бьярне Риис был известен среди гонщиков как Мистер 60 %. В мае 2007-го он признал, что употреблял ЭПО с 1993 по 1998 год, включая 1996-й, когда выиграл «Тур де Франс».

Однако вернемся к главному вопросу: в чем причина стагнации?

1. Байки достигли технологического совершенства (на данный момент) и лимита веса, установленного правилами Тура.

Не стоит переоценивать значение достижений в аэродинамике, таких как специальный профиль труб, внутренняя закладка тросов, аэроколеса и т.д.

Улучшения по части аэродинамики важны при индивидуальных действиях – в гонке с отдельными отрезками работы в отрыве. Основное же время гонщики держатся в группе, и результаты финиширующих очень близки. Раз речь зашла о пелотоне, то и он, скорее всего, почти достиг максимальной теоретически возможной эффективности.

2. Ужесточение борьбы с допингом.

Считается, что на стыке столетий ЭПО сыграл заметную роль в увеличении средней скорости. Многие комментаторы заявляют: сейчас пелотон по большей части «чист», что естественно отражает понизившаяся за последние несколько лет средняя скорость. Альтернативный показатель – вертикальные метры в час (vertical ascent meters, или VAM) – тоже упал по сравнению с эпохой Армстронга и Пантани.

3. Возможности гонщиков близки к биологическому пределу человеческого организма.

Несмотря на научный подход в тренировочном процессе, гены остаются теми же. Мышечная мощь и скорость, как и пульс, объем легких, кровеносная система и биомеханика, ограничены рамками, выйти за которые едва ли возможно. **PV**

FOIL YOUR NEXT BIKE



Реклама



FOIL 20 | SCOTTAERODYNAMICS SCIENCE

Преодолей все факторы, препятствующие твоей победе в гонке, на новом шоссейном велосипеде FOIL Aero. FOIL обладает полным балансом жесткости, низкого веса и аэродинамики. Он эффективно трансформирует усилия райдера в акселерацию движения.

scott-sports.com/foil

Fischer Россия: 129343, Москва, ул. Уржумская, д.4
тел.: +7 (495) 937 3193, fax: +7 (495) 221 8327 e-mail: sales@fischer.ru



МАЙСКИЕ РЕКОРДЫ С ЛИСТА!

В Москве на велотреке в Крылатском завершились международные соревнования в спринтерских гонках «Мемориал Александра Лесникова». По традиции они проводятся в последних числах мая. На старт вышли сильнейшие мастера спринта из Германии, Греции, России и Украины.

Текст: Александр ЛЮБИМОВ

Фото: Александр ЖОЛУДЕНКО, Вячеслав СУМАРОКОВ



По сложившейся традиции в этих соревнованиях велосипедисты устанавливают рекорды мира и России. Так было и на этот раз. Пусть мировой рекорд был неофициальным. И достижения все эти были установлены с листа – тренировок на треке почти не было.

ЧТО ПОКАЗАЛ КОМАНДНЫЙ СПРИНТ

В командном спринте у мужчин уже давно обсуждается кто займет первую позицию. Об этом говорил главный тренер сборной России на треке Сергей Ковпанец. И советник президента ФВСП Александр Гусятников неоднократно предлагал на первой позиции попробовать Дениса Дмитриева, поскольку он потенциально способен быть класс-

ным стартующим. На «Мемориале Александра Лесникова» эту идею решили опробовать в качестве эксперимента.

У мужчин вместо привычного, устоявшегося комплекта Кучеров – Дмитриев – Борисов были составлены два трио из представителей УОР №2:

1 – Денис Дмитриев (стартующий), Сергей Борисов, Никита Шуршин.

2 – Сергей Кучеров (стартующий), Денис Шуршин, Владимир Хозов.

Эксперимент оказался успешным: победу одержала команда «1». В финале это трио показало второе время за всю историю выступлений российских команд на треках длиной 333 м – 58,855. Денис Дмитриев, проехавший первые 333 м за 22,282 после заезда

сказал: «Это не предел – прибавить можно еще. А вот сколько – сказать затрудняюсь!»

Стартующий второго трио «2» Сергей Кучеров оправдывался: «Немного замешкался, мог быстрее!»

Кстати, оба показателя Дмитриева – время в квалификационном заезде 22,260 и в финале 22,282 – стали двумя самыми быстрыми результатами в истории российского велоспорта на треке.

Важно еще и то, что были обыграны немцы. Пусть это не первый состав, но это одна из самых классных спринтерских команд мира, все участники которой умеют очень быстро уходить со старта. На этот раз по этому показателю немецкие спортсмены уступили нашим. По крайней мере двум командам УОР № 2. В итоге немцы были третьи

ми в упорной борьбе и опередили трио Валентин Савицкий, Илья Окунев, Алексей Ткачев. Но ребята не остались без наград: они получили медали за третье место на Кубке России, который разыгрывался одновременно с «Мемориалом Лесникова».

Что показал майский командный спринт? Если совсем недавно у нас было только трое гонщиков международного класса (Кучеров, Дмитриев, Борисов), то теперь есть молодой Никита Шуршин и на подходе его старший брат Денис. Теперь в нашей команде есть запасные. Избави бог, что бы произошел какой-то неприятный случай, но такое бывает. Например как четыре года назад, накануне Олимпиады-2008. Тогда тренеры, не имея в сборной ни одного «штатного» резервиста, вынуждены были в спеш-

ном порядке искать хоть кого-то на замену травмированным спортсменам.

ДУЭЛЬ: УОР № 2 – ГЕРМАНИЯ № 2

В двух следующих видах мужской программы – спринте и кейрине – борьба, начавшаяся в командном спринте продолжилась. Это была острая и бескомпромиссная дуэль

тер. Вот что он рассказал: «Мы уже прошли два спринтерских соревнования, особенно сильное во Франкфурте. Там, кстати, очень здорово для местного трека проехал 200 м с хода Нидерлаг – 10,13. В Крылатском по сетке у меня не было серьезных проблем до полуфинала. Там пришлось попотеть против Никиты Шуршина. В финале меня ждал

чем время Андрея Кубеева 9,93 – новый мировой рекорд. Правда, неофициальный: UCI в этом виде программы официально не регистрирует рекорды.

Старты «Мемориала Лесникова» поставили перед наставниками вопрос, который нужно решить в ближайшее время: кому отправляться на Олимпийские игры в Лондон. Есть три варианта состава. Первый – консервативный: Кучеров, Дмитриев, Борисов, причем последние двое едут индивидуальный спринт и кейрин. В этом случае можно быть спокойным, никаких случайностей в командном спринте не будет. Второй состав – «молодежный»: Дмитриев, Борисов, Никита Шуршин. В этом случае вторая позиция в составе немного слабее. Третий вариант рассчитан на участие только в индивидуальных видах: Кучеров, Дмитриев, Кубеев. В этом случае Кубеев поедет в Лондоне кейрин. Да, Борисов чаще, чем Кубеев попадал на пьедестал в кейрине на международных гонках, но статистически Кубеев выше Борисова.

бы обязательно завоевали путевку в Лондон. Но зато теперь у нас есть перспективные гонщицы на Олимпиаду-2016 в Бразилии.

В кейрине, вновь, как и на Большом призе Тулы победила Ольга Стрельцова. Вторая – Виктория Баранова. В спринте выиграла Баранова. Кто бы мог подумать что будет иначе?

Отец Виктории Барановой, и по совместительству ее тренер сказал: «Мы никаких задач не ставили. После чемпионата мира был отдых, затем подготовка в Майкопе на шоссе. Вике эти тренировки показались слишком легкими. Это значит, что, во-первых, она стала значительно сильнее, а, во-вторых, что можно нагружать в следующий раз побольше! Сейчас промежуточная цель – чемпионат Европы. Уверен, что пара Настя – Вика завоеует «золото» в командном спринте. Дальше основной старт – Лондон».

Анастасия Войнова в конце своего короткого комментария немного сожалела: «Спрашиваете как на второй позиции мне ехалось? Ничего нормально! Так решили тренеры, но мне больше нравится на первой, тем более у меня есть хорошая, сыгранная партнерша – Вика Баранова. На Европе мы поедем вместе. И конечно мы хотим забрать «золото»! Немного жалко, что в соревнованиях женщин не было иностранок. Без них немного скучно!» **PV**



Подиум – женский командный спринт

между российскими и немецкими спортсменами. Еще раз подчеркнем – сборная Германии прибыла в Крылатское не самым сильным, а вторым – третьим составом.

Прогресс наблюдается как в гонке на 200 м с хода, где уже шесть российских спортсменов выехали из 10 секунд, так и в спринте. В спринтерской гонке в первую восьмерку пробилась четверо тренирующихся в УОР № 2: Денис Дмитриев (в итоге второе место), Никита Шуршин (третий), Андрей Кубеев (четвертый), Сергей Кучеров (пятый), и немецкий квартет: Тобиас Вехтер (первый), Макс Нидерлаг (шестой), Филипп Тиле (седьмой) и Эрик Бальцер (восьмой).

Приятно, что Никита Шуршин взял реванш у Макса Нидерлага. В прошлом году на чемпионате мира среди юниоров Нидерлаг отобрал у Шуршина и рекорд мира, и победу в борьбе за титул сильнейшего спринтера среди молодежи. Год Никита ждал, и вот на «Мемориале Лесникова» вначале выиграл 200 м с хода, а затем в общей классификации занял строчку выше, чем Нидерлаг.

Самым быстрым оказался все-таки гость из Германии Тобиас Вех-

тер. Он – очень сильный спринтер. Я включился очень мощно, и смотрю – Дмитриев меня поддержать не может. Так и выиграл!»

В оправдание Денису можно сказать только одно: если немцы уже «привыкли» к треку, то у Дмитриева и еще нескольких наших гонщиков это был первый трековый старт в сезоне.

Завершал программу мужчин кейрин – самый интересный и самый непредсказуемый вид. На пути к финалу россияне еще в квалификации потеряли Сергея Борисова, а на втором круге еще и Никиту Шуршина. Как он потом сказал: «Просто уже устал – сил не хватило».

В финале опять ставшее уже традиционным на «Мемориале Лесникова» противостояние. Трое из России – Кубеев, Дмитриев, Савицкий, и трое из Германии – Филипп Тиле, Марк Шредер и Себастьян Дерер. Немцы – признанные мастера кейрина. Думаю, перед финалом вряд ли кто-то предполагал, что что-то изменится в расстановке мест. Однако в итоге первыми стали трое наших гонщиков. Андрей Кубеев вышел вперед с колеса Дмитриева в самом конце заключительной двухсотметровки. При-

ЖЕНСКИЕ БОИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Женщины нас тоже порадовали. И они решили поэкспериментировать с составами в командном спринте. Многие выглядели необычно: Войнова на второй позиции, Гниденко – в паре с Барановой. Но все прошло весьма удачно. Более, чем!

Если мужчины лишь примерялись к рекорду России в командном спринте на треках 333 м, то девушки подошли к этому вопросу серьезнее некуда. 44,873 – время старого рекорда России. Улучшали его дважды: вначале в квалификации, а затем в финале за первое место.

В квалификации в предпоследнем заезде результат дуэт из московского УОР № 2 Дарья Шмелева и Анастасия Войнова показал 44,637. Есть рекорд России! В последнем заезде Екатерина Гниденко (Тула) и Виктория Баранова (Пенза) были очень близки к тому, чтобы улучшить это время.

Финал принес еще более быстрые секунды. Дарья Шмелева – Анастасия Войнова – 44,289. Это уже рекорд России и трека Крылатское. Екатерина Гниденко, Виктория Баранова – 44,862. Жаль, что подъем в женском спринте начался у нас слишком поздно. Произойди этот «ренессанс» чуть раньше, мы



Подиум мужского командного спринта

КОЛЕСО В КОЛЕСО,

или По следам олимпийского чемпиона



Любовь ШАККО,
директор СДЮСШОР имени
Виктора Капитонова

Тренеров-преподавателей для работы в школе пришлось искать по всей области. К тому времени большинство специалистов уже нашли себя в другой сфере деятельности и в спорт обратно не вернулись. К счастью, были и те, кто пришел по первому зову и остался с нами. Тренерский коллектив возглавил мастер спорта Александр Торбин, воспитанник известных тверских тренеров — Петра Пузыни и Бориса Лебедева. С 1982 года Александр являлся членом сборной ВС ДСО профсоюзов и тренировался под руководством Валерия Чаплыгина.

Другой тренер-преподаватель, Игорь Бондарь, занимался велоспортом в украинском городе Житомире. После окончания общеобразовательной школы перед кандидатом в мастера спорта СССР встал сложный выбор — продолжать спортивную карьеру или идти учиться в вуз. Руководствуясь напутствием родителей, Игорь выбрал второй вариант. На соревнованиях времени уже не оставалось, но он продолжал поддерживать себя в хорошей спортивной форме. Десять лет назад Бондарь переехал

В августе специализированная детско-юношеская спортивная школа олимпийского резерва по велоспорту имени нашего знаменитого земляка олимпийского чемпиона Виктора Капитонова отметит три года со дня своего создания.

в Тверь. Узнав о том, что в нашем регионе проводятся ветеранские соревнования по велоспорту, Бондарь купил себе велосипед и начал, как говорят спортсмены, вкатываться — набирать форму. На одном из соревнований Игорь познакомился с Александром Торбиным, который предложил ему попробовать себя на тренерском поприще. В школу Игорь Владимирович пришел в сентябре 2011 года. Игорь быстро втянулся в работу, отдавая себя любимому спорту без остатка.

«Маленьких детей тренировал впервые, поэтому поначалу, конечно, было тяжело, но через некоторое время выработал свою систему», — признается Игорь. Занятия в школе бесплатные, но тем не менее найти для нее учеников не так-то просто. Как и другие тренеры, Игорь ходил в поисках воспитанников по общеобразовательным школам. Многие ребята и девчонки приходят в школу с главной целью — покататься, но затем, не выдержав серьезных физических нагрузок, уходят. «В осенне-зимний период подготовки мы закладываем детям базу — занимаемся ОФП, работаем на станках», — говорит Игорь. — Для этого у нас есть оборудованный спортивный зал в ФОК «Орбита». Чтобы разнообразить учебно-тренировочный процесс, проводим занятия в бассейне, ходим на каток, катаемся на лыжах, играем в различные подвижные игры, однако главный упор делаем на беговые упражнения».

«Прежде мальчишкам и девчонкам было до слез обидно, если их не принимали в спортивную

школу. Сейчас большинство детей рассуждает так: «Не взяли, и слава богу!» — говорит тренер-преподаватель, кандидат в мастера спорта СССР по велоспорту Виктория Кропина. — Естественно, в 12–13 лет рано говорить о каких-то перспективах, но многие дети за год занятий в школе меняются буквально на глазах. У них появляется желание заниматься велоспортом, бороться и побеждать!»

История Виктории очень похожа на историю Игоря. Она занималась спортом на Украине в городе Херсоне, по настоянию родителей оставила его ради учебы. Она всегда мечтала стать тренером, однако поступить в физкультурный институт не получилось. В итоге Виктория перепробовала множество профессий, и судьба дала ей еще один шанс — реализовать себя в любимом деле. Виктория Кропина уже 14 лет живет в Твери. В 2011 году она в Интернете увидела объявление о наборе тренеров-преподавателей, пришла и, конечно, осталась. В скором времени в школу записался и ее 13-летний сын Никита. Мама его не жалеет, а наоборот, дает максимальную нагрузку. Недавно он вместе с другими ребятами своей возрастной группы выполнил третий разряд по велоспорту.

«Занимался акробатикой, греблей, айкидо, но в конце концов выбрал велосипед», — рассказывает Никита. — Сейчас моя главная цель — занять призовое место на Спартакиаде школьников»

в 2013 году. У нас очень высокая конкуренция, отрыв лидеров от основного пелотона составляет всего несколько секунд! На днях мы отработывали работу на отрезке и смогли короткое время удерживать скорость 56 километров в час. Это хороший результат».

Самый младший воспитанник школы — Павел Торбин, ему всего 10 лет. Он следит за профессиональным велоспортом, целеустремлен, по-спортивному упрям, легко выдерживает тяжелые нагрузки, а главное, уже сейчас поразитель-



... Буду чемпионом! >>



Перед стартом »

школа уже второй год весной отправляет сборную команду в Краснодарский край на учебно-тренировочные сборы.

Помимо участия в официальных соревнованиях, дети традиционно участвуют в спортивных мероприятиях, которые проводят сотрудники ОАО «Ритм» Тверского производства тормозной аппаратуры для членов их семей и просто любителей здорового образа жизни.

Соревнования проходят как большой спортивный праздник. Помимо индивидуальной гонки, участники имеют возможность попробовать свои силы в стрельбе, баскетболе, футболе, прыжках на батуте, подкрепиться чаем и гречневой кашей. Ежегодно с большим удовольствием участвуем в «Лыжне России», «Кроссе наций», легкоатлетической эстафете, посвященной победе советского народа в Великой Отечественной войне, «Российском азимуте», других спортивно-массовых мероприятиях. Доброй традицией становятся массовые выезды на природу, экскурсии, туристические походы.

К сожалению, школе пока не хватает велосипедов, велообуви, шлемов, спортивной формы. Но уверена, что со временем все у нас будет, так как большую фи-



⚡ Свою команду не подведу

но быстр. Сейчас он занимается в группе Виктории Рафаиловны. Разумеется, пока делать какие-то прогнозы рано, но у Павла, считает тренер, есть все шансы, чтобы стать успешным спортсменом.

Сестра Павла, 14-летняя Татьяна, тоже лидер в своей возрастной группе. В прошлом сезоне она завоевала серебряные медали на четвертом и пятом этапах Кубка ЦФО по велоспорту в дисциплине кросс-кантри и впервые в новейшей истории Верхневолжья стала победительницей первенства Рос-

сии в командной гонке на шоссе.

Лидерами школы в своих возрастных группах являются Дмитрий Колупатин, Даниил Пудников, Игорь и Константин Проданы, Никита Никитин, Татьяна Грязева. Они занимаются велоспортом второй год, но уже несколько раз становились призерами областных соревнований, были участниками всероссийских стартов.

Для повышения уровня спортивного мастерства и успешного выступления наших воспитанников на всероссийских соревнованиях

нансовую помощь в нашей работе постоянно оказывает наш учредитель — областной спорткомитет и Фонд развития и поддержки велосипедного спорта России, который передал нам автомашину и велосипеды.

Впереди у ребят — начало сезона, участие в областных и всероссийских соревнованиях. Состязания покажут, насколько вырос уровень наших воспитанников. Убеждена, что борьба будет идти колесо в колесо. И может быть, именно с этой гонки кто-то начнет свой путь по следам Виктора Капитонова к олимпийскому золоту.

Самое же главное в том, что школа развивается. Ее сотрудники и тренеры вкладывают в детей весь свой опыт и душу, а ребята растут и развиваются. И если они не станут чемпионами, то уж точно закалят здесь свое тело и свой характер. А это хороший залог побед и в спорте, и в жизни. **PV**



« Первые награды



ТУЛА – КОЛЫБЕЛЬ ЧЕМПИОНОВ

Текст и фото: Вячеслав СУМАРОКОВ

В конце мая на тульском велотреке прошли международные соревнования «Большой приз Тулы-2012». Организаторами выступили правительство Тульской области, Федерация велосипедного спорта России и администрация города Тулы.

В нынешнем году на полотне старейшего российского велотрека в «Большом призе Тулы» соревновались спортсмены из Украины, Беларуси и субъектов Российской Федерации, всего около 40 участников.

В первый день соревнований прошел самый быстрый и зрелищный вид велоспорта – спринт. В утренней программе – квалификационном гите на 200 метров среди женщин неожиданно не случилось, лучшее время

показала прошлогодний призер «Большого приза Тулы» в спринте москвичка Ольга Стрельцова (МГФСО) – 11,59. Второй результат у тулячки Екатерины Гниденко (PHL-TULA) – 11,746, третий – у представительницы Москвы Дарьи Шмелевой (МТТ) – 11,825.

Среди мужчин на 200-метровке самые быстрые секунды у призера чемпионата мира и Европы-2011 москвича Никиты



Церемония открытия соревнований >>

Шуршина – 10,313. Второе время у его брата Дениса Шуршина – 10,453, третье – у петербуржца Сергея Шульского – 10,464.

Вечерняя программа началась с официальной церемонии открытия соревнований. Губернатор Тульской области Владимир Груздев в своем обращении к участникам соревнований пожелал всем успешных стартов и высоких спортивных результатов. На мероприятии присутствовали представители ФВСП – советник президента Федерации велосипедного спорта России Александр Гусятников и заместитель генерального директора ФВСП Владимир Дреничев, а также представители тульских спортивных и городских организаций.

Почетного права поднять флаг соревнований удостоились призер чемпионата мира в кейрине Екатерина Гниденко и чемпионка мира в гонке по очкам Анастасия Чулкова.

После официальной части наступила самая вкусная часть соревнований – раздача участникам тульских пряников.

В самом быстром виде велоспорта – спринте среди мужчин победил призер чемпионатов мира и Европы москвич Никита Шуршин. В борьбе за скорость ему не смогли противосто-

ять неоднократный призер чемпионатов России в гите и спринте Алексей Ткачев из Пензы и замкнувший тройку призеров чемпион России 2011 года и призер первенства Европы Владимир Хозов из Москвы.

В женском спринте победила представительница тульского велоспорта Екатерина Гниденко, она обошла москвичку Ольгу Стрельцову и занявшую третье место Викторю Баранову из Пензы.

Среди юниоров победил Владимир Каднов из Пензы, второй результат показал туляк Александр Дубченко, третьим призером стал Алексей Лысенко из Московской области.

Во второй день соревнований спортсмены состязались в динамичном виде велоспорта – кейрине.

Среди мужчин убедительную победу одержал москвич Денис Шуршин, в финишном створе опередивший украинца Андрея Винокурова и Никиту Шуршина (Москва).

Среди женщин в финальном заезде не было равных Ольге Стрельцовой, она с легкостью справилась с соперницами Екатериной Гниденко и Лидией Плужниковой (Москва), занявшими соответственно второе и третье места. **PV**

❖ Парад участников



Невозможно представить спортивную Тулу без велосипедного трека. Славная история велотрека началась весной 1896 года. С 1967 года по решению Международного союза велосипедистов на треке проводятся крупные международные соревнования – «Большой приз Тулы». Это стало признанием огромного вклада тульских спортсменов в развитие не только отечественного, но и мирового велоспорта.

После большой реконструкции тульский трек стал уникальным спортивным сооружением. Его ездовое полотно почти четверть века оставалось самым быстрым в стране и одним из лучших в мире. На нем было установлено 10 мировых и большое количество национальных рекордов.

В разные годы в розыгрыше «Большого приза Тулы» принимали участие ведущие мировые спортсмены, среди них многократные чемпионы мира и Олимпийских игр французы Д. Морелон и П. Трантен, итальянский тренер Гвидо Коста, чемпион мира среди профессионалов в спринте голландец Л. Ловесайн, чемпион мира и Олимпийских игр чех А. Ткач, призер Олимпийских игр датчанин П. Педерсон, спортсмены из ФРГ, США, Кубы, Болгарии, Венгрии, Румынии, Польши, а также члены сборной команды СССР во главе с чемпионом мира в спринте, призером Олимпийских игр и чемпионатов мира О. Пхакадзе, олимпийскими чемпионами В. Семенцом и И. Целовальниковым, чемпионом мира в гите Э. Раппом, призерами чемпионатов мира С. Кравцовым и А. Яблуновским.

Чемпионами и рекордсменами страны и мира в разные годы становились многие прославленные тульские гонщики: Д. Соловьев, Л. Кочетова, Л. Разуваева, Т. Гаркушина, В. Копылов, С. Копылов, Э. Дьяконова, М. Пушкин, В. Федин, Г. Соловьев, Н. Коптева, В. Максимова, Б. Романов, В. Хитров, С. Терещенков, А. Агапов, Б. Петров, Б. Савостин, В. Петраков, Т. Пильщикова, О. Слюсарева.

Тула – единственный город в России, спортсмены которого завоевали на чемпионатах мира и Олимпийских играх более 75 золотых, серебряных и бронзовых медалей по велосипедному спорту на треке.

Изначально «Большой приз Тулы» разыгрывался практически во всех видах трековых гонок.

Победителями первого розыгрыша «Большого приза» стали: в спринте – О. Пхакадзе (СССР), в гите на 1000 метров с места – И. Целовальников (СССР), в индивидуальной гонке преследования на четыре километра – Г. Бонгерс (Голландия).

Любопытно, что в качестве призов здесь разыгрывались знаменитые тульские охотничьи ружья.

Небольшой перерыв в соревнованиях был связан с реконструкцией полотна велотрека, а с 2007 года соревнования вновь включены в международный календарь UCI. В настоящее время соревнования проводятся в спринтерских видах программы среди мужчин, женщин и юниоров.



В пылу борьбы

После финиша на вопросы Provelo ответили почетные гости, официальные лица и спортсмены:



Заслуженный мастер спорта, четырехкратный чемпион мира в спринте потомственный туляк **Сергей КОПЫЛОВ**:

— **Нужны ли городу и жителям соревнования «Большой приз Тулы»?**

— «Большой приз Тулы» нужен не только тулякам, но и всем любителям велоспорта. Были времена, когда на соревнования приезжали итальянцы, румыны, поляки, чехи, немцы, голландцы и многие, многие другие. Зрителей было столько, что не хватало мест на трибунах, люди сидели на деревьях — сучья ломались. Да, сейчас проходят интересные гонки, но, чтобы возродить зрительский интерес, нужно время. В прошлом году на 115-летие тульского трека приезжало много иностранцев, что вызвало большой ажиотаж среди зрителей, трибуны были все заполнены.

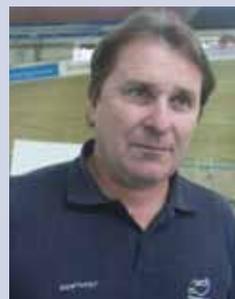
— **Какие заметны недостатки в организации мероприятия?**

— Недостаток — плохо рекламируют велоспорт. Вот проходят соревнования, а население города мало информировано. Телевидение и радио уделяют недостаточно времени для пропаганды велоспорта.

— **Сергей, скажи, насколько изменился современный спринт, можно ли сравнить его с образцом Московской Олимпиады-80?**

— Современный спринт очень сильно изменился. Изменилось ездовое полотно: если раньше гонялись на треках длиной 333 метра, то теперь — 250 метров, а это другая тактика и иная борьба. Изменились передачи, они стали больше. Изменился инвентарь: дисковые колеса и карбоновые рамы дают преимущество в скорости. Наконец, поменялась система подготовки.

Награды — победителям



Александр ИЛЬИН, международный комиссар UCI, судья соревнований:

— Соревнования, конечно, нужны. Другое дело, что в этом году в них участвуют 16 мужчин, 14 женщин и 12 юниоров. Для стартов такого масштаба участников явно недостаточно. Соревнования спринтерские. Если добавить темповые виды, то народу прибавится. Не приехали сильнейшие российские гонщики Дмитриев, Кучеров, Борисов — это понятно, скоро Олимпийские игры, хотя на прошлогодних стартах они все были. Не увидели мы немцев и новозеландцев, — думаю, по той же причине. Соревнования утратили ранг Кубка Европы, что также сказывается на статусе мероприятия.



Ольга СТРЕЛЬЦОВА, победительница «Большого приза Тулы» в кейрине:

— Для меня эти соревнования — этап подготовки перед международными соревнованиями «Мемориал Александра Лесникова». После «тяжелого» бетона легко выступить на деревянном треке. Соревнования очень нравятся. Пребывание в Туле оставляет только положительные эмоции. В прошлом году спринт я выиграла, а в кейрине была третьей.

ТРЕБУЙ НЕВОЗМОЖНОГО — ПОЛУЧИШЬ МАКСИМУМ



Тула определила ключевые направления, обещающие если не прорыв, то резкий подъем развития велоспорта. И, не откладывая в долгий ящик, приступила к их реализации. Об этом и о других задумках нашему обозревателю Александру БЕЛИКОВУ рассказала председатель комитета по спорту и молодежной политике Тульской области Юлия МАРЬЯСОВА.

— **Что это за приоритетные направления? Должно быть, они связаны с реконструкцией знаменитого Тульского трека и подготовкой спортсменов высокого класса?**

— Вы правы. Речь идет о завершении реконструкции велотрека, продолжающейся с 2007 года, и принятии решения о возможности его перекрытия или о строительстве нового. Это позволит создать условия для круглогодичной подготовки спортсменов. Здесь же планируем создать региональный учебно-тренировочный центр. Другая цель — системная подготовка спортивного резерва, будущих чемпионов мира, к реализации которой уже приступили. Как и к организации училища олимпийского резерва, где базовым видом будет велосипедный спорт. Эта работа проводится на базе Новомосковского колледжа физической культуры и спорта, уже переданного нам. Задачи, прямо скажем, непростые, но решаемые. Разумеется, с помощью областного правительства и при поддержке Федерации велосипедного спорта России, с которой, замечу, у нас сложились добрые деловые отношения.

— **Проекты и впрямь жизненные. И не только для региона. Тула, образно говоря, передовая отечественного велоспорта. Сознавая это, может, и деньги дали — дело-то государственной важности и к тому же явно перспективное?**

— Согласно региональной долгосрочной целевой программе, средства на завершение реконструкции трека предусмотрены в этом году. Мы пригласили в Тулу известные компании, которые уже реализовывали проекты строительства и реконструкции велотреков. Велотрек — это технически сложное сооружение, и для каждого требуется индивидуальный проект. Уже выполнены эскизы, и надо сказать, весьма удачные. В результате предпроектных проработок привлеченные компании рекомендовали нам рассмотреть возможность строительства нового трека. В данный момент проводится работа по согласованию земельного участка для строительства нового уникального спортивного объекта. Есть поддержка губернатора Владимира Груздева. Министерство спорта, туризма и молодежной политики РФ включило объект в региональную программу развития. Получили «добро» от ФВСР, и теперь

можем быть уверенными, что на современной учебно-тренировочной базе круглый год будут трудиться спортсмены и их наставники, готовить достойные кадры олимпийского резерва. Кстати сказать, ФВСР — одна из немногих федераций, оказывающая конкретную помощь в развитии своего вида спорта на Тульской земле. Она выделяет взрослым гонщикам и детям спортивный инвентарь, велосипеды, автомоби-

ли. Все это необходимо как воздух. Дело в том, что регион ощущает недостаток спортивного инвентаря, особенно для такого дорогого вида спорта, как велосипедный.

— **А что бизнес, он не участвует в финансировании?**

— Хороший вопрос. Инвестиции в такие объекты — явление, увы, редкое. Поясню. Трек — не развлекательный объект, а учебно-



тренировочный. Немного найдется подобных примеров, чтобы коммерческие структуры построили спортивные сооружения, а потом передали их региональным властям. Однако рассматриваем и вариант государственно-частного партнерства. Сильные коммерческие структуры, может, и в самом деле откликнутся. Вместе с тем убеждена, что подготовка спортсменов высокого класса — государственная задача. Стало быть, и решать ее должны государственные органы. Что, повторяю, не отменяет участия деловых людей. Мы сумели привлечь коммерческие структуры для инвестиций в спортооружения. Сделали большую программу строительства мини-стадионов. К ноябрю хотим возвести 41 мини-стадион, 50 универсальных спортивных площадок. Спортивное ядро — общеобразовательные школы. А тут проблем, как говорится, выше крыши: подчас нет самого элементарного — мячей, сеток, ворот. Нет даже примитивных скакалок. Спортивные залы — в аварийном состоянии. По несколько классов занимают в одном маленьком помещении!

— **В то же время бизнес проявляет подчас завидную активность, если речь идет о сооружении крупных спортивных объектов.**

— Да. Если речь идет, например, о строительстве ледовых дворцов.

— **Потому что они никогда не пустуют...**

— А значит, самокупаемые. Увы, велоспорт этим не может по-

хвастаться. Во всяком случае, пока. Убеждена, велотрек призван быть государственным, ибо его главная цель — работать на высшее спортивное мастерство. Будущие чемпионы Европы, мира, Олимпийских игр не возникают на пустом месте, им нужны соответствующие условия.

— **Причем с раннего детства.**

— А если у малыша наставник умен, чуток, да еще и знаменит, то эффект получается потрясающим. В этом убеждалась не раз во время открытых школьных уроков, которые проводили чемпионы мира, Олимпийских игр. Мальчишки и девчонки только поначалу смотрели на них широко распахнутыми глазами, а потом заваливали кучей вопросов. Имя прославленного спортсмена, прямой контакт, неформальное общение рождает

мотивацию к занятиям велоспортом. И к победе! Ольга Слюсарева с детства мечтала стать олимпийской чемпионкой и добилась своего! Ребята гордятся таким тренером. Массовый спорт и толковый тренер — это то, что открывает путь в большой спорт. Если я захожу, чтобы мой ребенок занимался профессионально, то отдаю его только в руки государственной системы спорта. Именно такой подход закрепил за Тулой славу кузицы чемпионов Европы, мира, Олимпийских игр. Наш знаменитый велотрек воздело государство. К слову, его покрытие до сих пор не вызывает вопросов у экспертов.

— **И у туляков. Известно, что через велотрек прошло несколько поколений — едва ли не каждая третья семья связана с велоспортом.**



— Действительно, в каждой третьей семье хотя бы один человек крутит педали.

— **Только не на велодорожках? Во всяком случае, в центре города на многих улицах нет тротуаров.**

— Представляете, дорога есть, а тротуара нет — такие тесные улицы. Тула — один из немногих городов, сохранивших историческую застройку. К тому же здания в ее центре — это частный сектор. Причем очень разбросанный. Губернатор Владимир Груздев принял программу увеличения дорожного фонда в 20 раз до 2016 года. Со временем появятся и велосипед-

ные трассы, велодорожки, а значит, и массовые велопробеги и детские соревнования. Пока же прорабатывается только идея их сооружения. В городе много системных проблем, которые не позволяют быстро реализовать этот проект. Реальная перспектива — 2014 — 2015 годы.

— **Пятилетнюю так и не завершившуюся реконструкцию трека туляки назвали бардаком...**

— Не один десяток миллионов федеральных и областных бюджетных средств «закатано» и «закопано» при проведении этой реконструкции. К сожалению, Тульская областная федерация велоспорта самоустранилась от общественного контроля, а в результате авгиевы конюшни расчищает новый губернатор. Да только бы это! Тут, как говорится, куда ни кинь — всюду клин. Огромные спортивные сооружения, 25 гектаров земли со стадионом «Арсенал» сегодня являются частными и далеко не всегда используются по целевому назначению и доступны для занятий детских спортивных школ. Минспорттуризм просит подать документы на выделение федеральных средств для строительства спортивных объектов, а у нас в Туле земли нет: все уже продано. Вот и боремся. К счастью, есть кому это делать. Я искренне рада, что Ольга Слюсарева стала помощником губернатора и в этом качестве уже достойно проявила себя. Настоящий боец!

— **Ольга — прославленная гонимая с мировым именем, почетный гражданин Тулы. Почему бы не организовать соревнования на призы Слюсаревой?**

— Классная идея!

— **И открыть школу Ольги Слюсаревой, олимпийской чемпионки, шестикратной чемпионки мира.**

— Да! Тем более что сегодня мы имеем спортивную школу олимпийского резерва, где начинала заниматься будущая чемпионка. Думаю, губернатор поддержит. Кстати сказать, он порой ставит перед нами, казалось бы, невыполнимые задачи. Но проходит время, и глядишь, дело сдвинулось с мертвой точки, а там и в гору пошло. Это как в сенсации: требуй невозможного — получишь максимум. **PV**

ИВАН КОЖЕДУБ ПОКОРЯЕТ КРЕЩАТИК

Это для него, Виталия Попкова из команды ISD-Lampre Continental, гремели фанфары. Это ему несли красивые девушки лавровый венок победителя. Почетно все-таки. И осознавать приятно, что стремительно, на самом финише, опередил не только своего товарища по команде Александра Мартыненко, но и гонщика из знаменитой Continental Team Astana Никиту Умербекова, оказавшегося в итоге третьим

Текст и фото: Вадим ДОЛГАНОВ

Для всех участников Race Horizon Park 2012 звучал из репродуктора голос Александра Винокурова: «Мы в Казахстане только работаем над организацией такого мероприятия, а вы уже сделали вторую по счету категорию гонку в стране».

Это не преувеличение. Race Horizon Park включена в официальный календарь Международного союза велосипедистов (UCI). А значит, и состав ее участников вполне может сравниться со многими популярными международными стартами.

Организатор гонки Александр Башенко даже называет ее в определенной степени аналогом городского этапа «Тур де Франс». Во всяком случае, по составу участников, сложности и протяженности маршрута, качеству судейства.

Представители двух десятков команд из России, Молдавии, Казахстана, Украины боролись за первенство на киевских улицах, преодолевая крутые подъемы и повороты. Десятки тысяч жителей украинской столицы вышли поболеть за них на городские улицы. Среди них — чемпион мира на треке и многократный победитель первенств Украины на шоссе Руслан Подгорный. «Майские стар-

ты в Киеве всегда были престижными для украинских велосипедистов, — рассказал он. — Сама гонка лично мне очень нравилась, не раз в ней участвовал, даже выигрывал».

Недалеке от Подгорного был замечен еще один «звездный» болельщик, заслуженный мастер спорта Джамалидин Абдужапаров, специально приехавший в этот день в украинскую столицу. «Надеюсь, что подобные старты пройдут в Киеве и в будущем, что это не последняя украинская гонка в календаре UCI. Нужно возрождать традиции в



этом виде спорта, ведь Украина всегда славилась сильными и прославленными гонщиками. В свое время были даже многодневки. Нужно массово привлекать народ к этому виду спорта, тогда и популярность его возрастет, и ситуация изменится в лучшую сторону. Родители посмотрят на Race Horizon Park 2012 и, уверен, решат отдать своих детей в этот замечательный вид спорта, ведь велогонки — неповторимое зрелище», — убежден знаменитый спортсмен.

Он, несомненно, прав: с массового велоспорта начинаются великие достижения. И украинцы, а также гости из России, Германии,



панским за столом — а проездом на велосипедах. Для них и всех остальных участников играл удивительный оркестр: скрипачи и виолончелисты тоже ехали на велосипедах, одновременно... исполняя классические произведения. Из толпы жениху и невесте, одетым соответственно, кричали «Горько!». Настроение было приподнятым, по-настоящему праздничным. Особый восторг у публики вызвал Иван Кожедуб, семилетний малыш из Днепровского района Киева в настоящем шлеме и красивой яркой форме. Он вместе с мамой Светланой преодолел всю дистанцию, свыше шести километров, и удостоился не меньших аплодисментов зрителей, чем победитель Race Horizon Park 2012 Виталий Попков.

В этот чудесный праздничный день энтузиастам массового спорта даже не хотелось думать и говорить о грустном. О том, например, что в многомиллионном Киеве по-прежнему практически отсутствуют велодорожки, что городские начальники продолжают заниматься очковтирательством. На словах пропагандируют велосипед, даже позируют на нем перед телекамерами, на деле же инфраструктуру не развивают: в украинской столице отсутствуют велопарковки, очень мало мастерских и сервисных центров. Даже на массовые старты чиновники не пожаловали. Впрочем, это не только киевские проблемы, они характерны для всех мегаполисов СНГ. **PV**

Италии, других стран в день проведения Race Horizon Park 2012 попытались это доказать. Ведь именно перед профессиональным стартом по центральному киевским улицам прошел удивительный и во многом уникальный на просторах СНГ велопарад, собравший более пяти тысяч участников. По Крещатику от Европейской площади до площади Льва Толстого растянулась довольно живописная колонна. Кого в ней только не было: люди разных возрастов (самому пожилому участнику — 75), самоделки на уникальных двухколесных машинах... Даже молодая пара решила таким образом отметить свое бракосочетание. Не шам-



НА ТРАССАХ КОПЕЙСКА



Игорь ИВАШИН,
председатель Федерации
велосипедного спорта
Челябинской области

18–20 мая в городе Копейске прошло первенство России среди девушек в горной групповой гонке и всероссийские соревнования по трековой программе на шоссе. На старт велогонки вышли 70 спортсменов из Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре, Санкт-Петербурга, Краснодара, Верхней Пышмы, Тюмени, Первоуральска, Уфы, Екатеринбурга, Самары, Челябинска, Астрахани и Копейска.



В первый день девушки разыграли награды в горной групповой гонке на 44 километра. Победительницей стала представительница Тюмени Диана Климова, второе место заняла Александра Лебедева из Уфы, третье – Виктория Онучина из города Верхней Пышмы.

Во второй день девушки соревновались в трех дисциплинах: индивидуальной гонке на два километра, командном спринте на 500 метров и в гонке-скретч.

В индивидуальной гонке на два километра среди девушек

1996–1997 г. р. победу одержала Александра Лебедева. Серебро и бронза достались Диане Климовой и Ксении Михайловой (Первоуральск). Среди девушек 1998–1999 г. р. первенствовала

Екатерина Шин из Хабаровска, второе место – у Алины Гимрановой из Уфы, третье – у хозяйки соревнований Арины Кабицкой.

В командном спринте на 500 метров в старшей возрастной группе победили копейчанки Валентина Моловцова и Юлия Захарова, опередившие Анну Егорушкину и Викторию Онучину из Верхней Пышмы, Лидию Курганникову и Татьяну Шишленко из Санкт-Петербурга.

Среди младших девушек первое место – у пары из Хабаровского края Натальи Михиной и Екатерины Шин. Второе место – у копейчанок Евгении Прокопьевой и Арины Кабицкой. На третьей ступени пьедестала расположились Елена Загретдинова (Копейск) и Анжелика Кругликова (р. п. Пышма).

Завершали программу соревнований гонки-скретч. Среди стар-

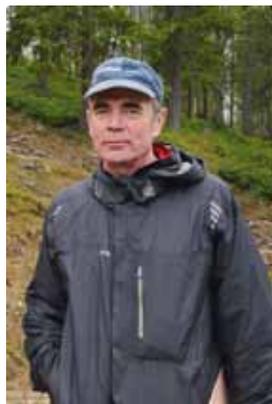
ших девушек на дистанции 10 километров вторую победу одержала копейчанка Валентина Моловцова, выигравшая у Дианы Климовой и Виктории Онучиной. Среди младших девушек на дистанции шесть километров первенствовала Екатерина Савонова из Верхней Пышмы, второе место – у Дарьи Дедовой из Самары, третье – у Екатерины Шин.

Победители и призеры соревнований награждены дипломами, медалями Федерации велоспорта России и призами спонсоров велогонки.

Организаторы соревнований выразили благодарность за помощь в проведении первенства России администрации Копейского городского округа, ГИБДД УВД Челябинской области, станции скорой медицинской помощи и городскому врачу-физкультурному диспансеру. **PV**



ГОНКА В ГОРУ



Анатолий ЛИПИН,
председатель Федерации
велосипедного спорта
Мурманской области

Гонкой в гору, только что прошедшей в Североморске, открылся велосипедный сезон в Мурманской области. Эта добрая традиция ведет отсчет с 2000 года.



К как и многие северные города, столица Северного флота расположена на двух уровнях. Нижняя часть, примыкающая к берегу Кольского залива, отгорожена от южных и восточных ветров высокой сопкой, на которой расположена верхняя часть города. Их соединяет улица Душенова, названная в честь первого командующего Северным флотом. Протяженность крутого подъема около 1,5 километра. Цель короткой гонки – сделать велоспорт одной из привлекательных составляющих жизни города. Она проводится при любой погоде по воскресеньям. И непременно ровно в 12.00. И длится несколько минут.

У соревнований, которые несложно организовать, есть одно бесспорное преимущество: они проходят на виду у болельщиков. Понаблюдав за гонкой со стороны, юные поклонники велоспорта регулярно пополняют наш велоклуб. И обретают соревновательный опыт.

Старт общий. В гонке участвуют спортсмены на шоссейных и горных велосипедах – от 11 лет и старше, без ограничения возраста. Рекорд трассы установлен Андреем Касьяненко из Мурманска в 2009 году и составляет 2 минуты 52 секунды. За всю историю гонки из трех минут сумел выйти только его земляк Никита Веселовский.

Накануне соревнований, 13 мая, погода решила испытать участников на прочность. Ночью выпал снег, который не прекращался и днем. Температура с утра +3 градуса. Пришли самые стойкие. С нынешнего года североморская гонка в гору является этапом Кубка области по велоспорту на шоссе, поэтому, помимо североморцев, на старт вышли спортсмены из Ковдора, Мурманска, Кировска, Полярных

Зорь и Апатитов. Лидерство сразу же захватил Анатолий Зубов. Мастер спорта по лыжным гонкам, он активно использует велосипед в тренировочном процессе. Когда же дорога пошла вверх, Анатолия обошли спортсмены, у которых велоспорт стоит на первом месте. Первым финишировал Иван Селиванов (Мурманск) с результатом 3 минуты 4 секунды. Иван – кандидат в мастера спорта по биатлону. Два года назад он впервые оседлал велосипед и с тех пор заболел этим видом спорта. Купил роликовый велосанок, установил его в квартире и всю зиму крутил педали. Отработывал ускорения, работал над техникой педалирования. Иван жалеет о том, что судьба не привела его в велоспорт в 11–12 лет. Теперь готов тренироваться день и ночь, только бы участвовать в настоящих гонках. В прошлом году в групповой гонке на 120 километров в Кандалакше Селиванов был вторым, а в этом году намерен только выигрывать.

Вторым в гонке в гору с отставанием в шесть секунд был Андрей Поздеев (Апатиты), еще через че-

тыре секунды финишировал Игорь Страуманис (Ковдор). Замешкавшись на старте, лишь пятый результат показал мурманчанин Василий Сорокин, победитель прошлогодней 120-километровой групповой гонки в Кандалакше, которая проходила в рамках областного чемпионата по велоспорту на шоссе, и групповой велогонки на 95 километров в Мурманске, проводившейся в честь 95-летия города. «Гонка в Североморске мне очень понравилась, она – специфическая, совсем не похожа на те, в которых приходилось участвовать, – объяснил свой скромный результат Василий. – Примерно за три минуты нужно суметь «выплеснуть» все, что у тебя есть. К такой гонке нужно готовиться основательно».

Первым в возрастной категории 13–14 лет финишировал Артем Мельников, располагающий возможностями для покорения новых высот.

Ну, а впереди у мурманчан соревнования в Финляндии, чемпионат Баренцева региона по велоспорту на шоссе и много других соревнований. **PV**



УВЕРЕННАЯ ПОСТУПЬ СПОРТСМЕНОВ МОРДОВИИ

С 26 по 28 апреля в Пензе прошел чемпионат России по велосипедному спорту BMX. На велотреке «Сатурн» собрались 150 гонщиков из различных регионов страны — Москвы, Омска, Республики Мордовия, Республики Удмуртия, Московской области и Краснодар. Традиционно райдеры состязались в двух дисциплинах — «классик» и «эстафета».

Текст: Мария МИРОЛЕВИЧ

В церемонии открытия чемпионата приняли участие представители Федерации велосипедного спорта России — генеральный директор Владимир Вагенлейтнер и главный тренер по велосипедному спорту BMX Николай Татаркин, глава администрации Пензы Роман Чернов, председатель комитета Пензенской области по физической культуре, спорту и туризму Григорий Кабельский, а также председатель комитета по физической культуре, спорту и молодежной политике Пензы, который также является президентом Федерации велосипедного спорта Пензенской области, Вадим Богацков.

Итак, старт дан! Места на стартовых дорожках определила индивидуальная гонка на время, где самым быстрым среди мужчин (35,76 секунды) оказался Евгений Комаров, а среди женщин — Наталья Суворова, которая преодолела трас-

су за 43,19 секунды. Погодные условия довольно неприятные — сильный апрельский ветер мешал гонщикам на открытом треке показывать лучшие результаты.

У женщин места на пьедестале в категории «классик» распределились так: на первой ступени оказалась 16-летняя Наталья Суворова — воспитанница СДЮСШОР Мордовии. На втором месте — юная Елизавета Лысенко, также представительница СДЮСШОР Мордовии, а москвичка Мария Фролова (СДЮСШОР «Нагорная») заняла третью ступень.

У мужчин тройка лидеров выглядит следующим образом: первое место — у мастера спорта международного класса Евгения Комарова, вторым стал Евгений Клещенко, а третью позицию занял Сергей Демкин. Все райдеры — представители мордовских школ велосипедного спорта BMX.

Во время награждения чемпионы и призеры по традиции обрыз-

гали друг друга шампанским. А победители с гордостью надели майки лидеров UCI и получили в подарок часы Tissot.

На следующий день гонщики соревновались в категории «эстафета», где полностью господствовали мордовские гонщики. Участники финишировали в таком порядке: первыми оказались Евгений Комаров, Евгений Клещенко, Владислав Неякин и Наталья Суворова — воспитанники школы олимпийского резерва Мордовии, на втором месте — Сергей Демкин, Антон Храмов, Александр Кирюхин и Ксения Жинкова (ШВСМ Мордовии), третьими на пьедестал почета поднялись Виталий Мелешин, Максим Старовойтов, Кирилл Козлов и Лиза Лысенко (СДЮСШОР Мордовии).

«Такое успешное выступление спортсменов из Мордовии вполне объяснимо, — заметил главный тренер России по велоспорту BMX Николай Татаркин. — В Саранске уже второй год функционирует крытый

велодром BMX, и ребята не теряют сезона и активно тренируются даже в зимний период, результаты сегодняшних соревнований на 50–60% были предсказуемы. Наталья Суворова сейчас в прекрасной форме. Она приехала с чемпионата Европы, где заняла второе место. Только какие-то серьезные сбои могли бы помешать и Евгению Комарову стать сегодня чемпионом страны».

Подводя итоги чемпионата, **Владимир Вагенлейтнер** подчеркнул перспективность BMX как вида спорта, в который необходимо вовлекать подростков. Кроме того он отметил: «Пензенская область и город Пенза заявили свои права на организацию чемпионата России по шоссе в 2013 году. Шоссе — это классика велосипедного спорта и очень зрелищное соревнование. Мы рассматриваем заявку и у Пензы есть все шансы победить в конкурсе».

В настоящее время велоспорт в Пензе находится на подъеме. Есть перспективные молодые спортсмены, улучшается материально-техническая база. В нынешнем году в рамках целевой программы «Старт», инициатором которой выступил президент ФВСР Игорь Макаров, детско-юношеская спортивная школа Пензенской области получила в безвозмездное пользование по целевой программе 20 трековых, 30 шоссейных велосипедов и автомобиль «Газель». **PV**



Чемпионы России прокомментировали свои выступления.

Евгений Комаров: «Я надеялся на победу и знал, что будет сложно. После крытого велодрома кататься на воздухе довольно трудно. Из-за погодных условий, в частности сильного ветра, результаты соревнований могли стать непредсказуемыми, но я рад, что победил, тем более что для меня существует только первое место!»

Наталья Суворова: «Было очень сложно, и пензенскую трассу я не очень люблю, к тому же был очень сильный ветер. Я считаю всех спортсменов сильными соперницами, потому что все готовились к этому чемпионату и достойно выступили. Главной моей соперницей была Марина Бесхмельнова, мне жаль, что она упала. Я очень расстроилась. Она составила бы мне серьезную конкуренцию, если бы не это падение».

ЭХ, ДОРОГИ...



Вячеслав КОНСТАНТИНОВ,
председатель Федерации
велосипедного спорта
Ярославской области

В гонке преследования на два километра среди девушек лучшее время показала Ксения Богоявленская 1997 года рождения. Велосипедным спортом она занимается второй год. До этого пробовала себя в плавании, в бальных танцах и даже в восточных единоборствах. На всероссийские соревнования пока еще не выезжала, но в наступившем сезоне очень хочет участвовать в гонках в Туле, Пензе, Москве, попробовать высту-

В гонках на треке определены сильнейшие спортсмены Ярославля среди юношей и девушек в двух видах. На соревнованиях короткую спринтерскую дистанцию в 200 метров быстрее всех преодолел Александр Белега. В темповом виде программы — три километра парами — лучшими стали воспитанники тренера Виктора Кошкина Илья Туляков и Владислав Колбин.



пить на треке с другой геометрией, деревянным покрытием. В августе ей предстоит стартовать на первенстве России у себя в Ярославле. На следующий год Ксения планирует отобраться в сборную команду региона для участия в Спартакиаде школьников.

Ярославль, перешагнувший 1000-летний рубеж, имеет давние велосипедные традиции, опыт проведения спортивных мероприятий. В трех спортивных школах города осуществляется целенаправленная подготовка юных

спортсменов в группах разного возраста. Однако удручающее состояние дорог создает сложности в проведении тренировочного процесса, особенно у начинающих спортсменов, не использующих тренировочные сборы и соревнования на выезде. Основная часть школьников ориентируется на подготовку к соревнованиям по маунтинбайку и гонкам на треке. Наличие такого спортивного объекта, как велотрек, дает дополнительную возможность подготовки трековых гонщиков. **PV**

« Ксения Богоявленская показала лучшее время в гонке преследования на два километра среди девушек



НОВЕ-МЕСТО-НА-МОРАВЕ,
ЧЕХИЯ

ПОДАРОК В ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ

Российская команда приехала в Чехию в расширенном составе, который включал возрастные категории «элита», «андеры» и «юниоры».

Текст: Александр ИЛЫН. **Фото:** Армин Кюстенбрюк

Состязание открывали гонки с выбыванием — новый вид, уже снижавший популярность у велосипедистов и зрителей. Буквально за год эта дисциплина вошла в программы Кубка и чемпионата мира, а по зрелищности тянет и на олимпийскую прописку.

У женщин хорошую готовность к главному заезду уик-энда продемонстрировали французженки: Жюли Брессе завоевала серебро, Сесиль Раванель финишировала третьей. Победу одержала шведка Александра Энген. Российские спортсмены в этом спринте не участвовали.

Мужской финальный заезд выиграл швейцарец Зепп Фрайбургхаус (новое имя в кубковых протоколах). Следом пришли австриец Поль ван-дер-Плуг и швейцарец Мирко Видмер. Неожиданностью стало 29-е место победителя предыдущего этапа — американца Брайана Лопеса, неоднократного чемпиона мира в 4X. Наши мужчины вновь остались вне игры.

В программе кросс-кантри первыми выступили юниорки. 40 спортсменок мерялись силами на грязной после ночного дождя трассе.

Французженка Марго Москетти лидировала практически всю дистанцию и праздновала заслуженную победу. Через полторы минуты фи-

нишную черту пересекла чешка Барбара Махулкова. Замкнула тройку шведка Енни Риссведс. На первом круге москвичка Гузель Ахмадулина держалась в ведущей шестерке, однако прокол камеры за три километра до технического пункта отбросил ее аж на 30-е место. На третьем круге Гузель сумела отыграть 14 позиций и в итоге финишировала 16-й. Марина Филиппова из Сестроречка расположилась на 22-й строчке в протоколе; москвичка Александра Алдакушкина — на 34-й; Анна Балашова, тоже представляющая Сестроречек, — на 36-й.

Доминирование Франции распространилось и на гонку юниоров, которая насчитывала 110 участников. Верх взял Виктор Корецкий, а Ромэн Сегль и Антуан Букере поднялись соответственно на вторую и третью ступени пьедестала.

Наши парни не порадовали. Лучший из них, петербуржец Руслан Боредский, занял лишь 37-е место, его земляк Алексей Ломилев стал 42-м. Результаты остальных не заслуживают упоминания: проигрыш в один круг — пропасть в соревнованиях олимпийского формата.

В женском заезде у андеров на старт вышли 39 спортсменок. Наши надежды были связаны с

Екатериной Аношиной, победительницей и призером двух первых этапов. Дождь, ливший полгонки, немного спутал девушкам карты, но лидеры справились с мокрой грязной трассой. Выиграла Иоланда Неф из Швейцарии, которая отлично преодолела технически сложные участки и отвоевала в генерале более минуты у возглавлявшей общий зачет Кубка украинки Яны Беломойны. Дополнила призовую тройку Паула Горицкая из Польши. К сожалению, не задались дела у Кати Аношиной, она только 14-я с отставанием от швейцарки на восемь с половиной минут.

Гонка андеров собрала 104 участника. Ожидалось, что борьба за лавры сильнейшего развернется между победителями первых двух этапов – чехом Ондржеем Цинком и австрийцем Александром Гебауэром.

Чех сразу же отметился активными действиями и вместе с голландцем Михелем Ван-Дер-Хейденом ушел в отрыв. Гебауэр начал очень слабо, выбрался со стартовой петли позже всех, но класс все-таки сказался – Александр приехал третьим, уступив победителю менее минуты. Цинк разобрался с Ван-Дер-Хейденом на последнем подъеме, его итоговый перевес составил шесть секунд. Иван Смирнов финишировал 30-м, проиграв лидеру 5 минут 26 секунд, а его земляк Марк Куян был вынужден сойти с дистанции в связи с поломкой велосипеда.

Поскольку в гонках «элиты» на кону стоят квалификационные очки для попадания на Олимпийские игры, баталии в этой категории отличаются напряженностью, бескомпромиссностью и зрелищностью.

Опять верховодила Франция: Жюли Брессе опередила нашу Ирину Калентьеву и хозяйку трассы Катерину Нэш.

С первых же мгновений заезд возглавила Нэш. Чемпионка мира канадка Кэтрин Пендрел стартовала неудачно, потеряв 40 секунд и откатившись за пределы топ-двадцатки на разгонной петле. В конце первого круга Жюли Брессе догнала Нэш, за ними следовали полька Майя Влощовская, словенка Блажа Клеменчич, олимпийская чемпионка Гунн-Рита Дале из Норвегии и Ирина Калентьева. На третьем круге россиянка перебралась к Брессе, дуэт держался вместе до следующего круга, на котором французенка предприняла атаку и опередила оппонентку, чтобы уже не упустить своего. Ира финишировала второй через 29 секунд, за ней заехала Нэш. Пендрел смогла отчасти наверстать упущенное, шестой результат позволил ей остаться на второй строчке в генерале.

Итак, Брессе – лидер Кубка в общем зачете. Калентьева пока на четвертой позиции, но прогрессирует от гонки к гонке, готовится дать бой соперницам на домашнем чемпионате Европы и, разумеется, на главном турнире текущего сезона – олимпийском. Вера Андреева из Чебоксар заслужила 34-е место из 89, проиграв победительнице 8 минут 24 секунды. Конечно, это серьезное отставание не позволяет рассчитывать на квалификационные олимпийские очки.



⚡ На последних метрах дистанции Нино Шуртер опередил Ярослава Кулхави на шесть секунд

В мужской элитной гонке приняли участие 153 спортсмена. Главными фаворитами считались чех Ярослав Кулхави, поразивший здесь болельщиков в прошлом году, швейцарец Нино Шуртер, справлявший в этот день 26-летие, и француз Жюльен Абсалон.

Со старта вперед вырвались шестеро, но Абсалона среди них не оказалось – он упал на каменистом участке и остался за пределами первой тридцатки. Шуртер, Кулхави, швейцарцы Неф и Фогель, южноафриканец Стендер и итальянец Фонтана сформировали головную группу. Секстет просуществовал четыре круга, а на пятом события стали развиваться по другому сценарию. Фонтана и Неф не выдержали скорости лидеров и сбавили обороты. Стендер пошел на штурм, но его атака захлебнулась, чем не преминули воспользоваться Шуртер с Кулхави. Южноафриканец сохранил третье место вплоть до финиша. На последних метрах дистанции Нино опередил Ярослава на шесть секунд, это второй успех швейцарского велосипедиста в трех кубковых сражениях.

«Гонка получилась трудной и нервной, – режумировал герой дня. – У меня возникли проблемы с цепью на первом круге, после чего пришлось догонять лидеров. Тем приятнее добиться победы перед гостеприимной, но взыскательной чешской публикой, да еще и одолеть ее любимца Кулхави. Вдвойне приятно выиграть в день рождения. Такой подарок запоминается навсегда!»

Наших соотечественников, представляющих мужскую элитную категорию, на этапе в Чехии не было. **PV**



⚡ Иоланда Неф из Швейцарии отлично преодолела технически сложные участки и отвоевала в генерале более минуты у возглавлявшей общий зачет Кубка украинки Яны Беломойны



ФРАНЦИЯ, БРЕСС,
18–20 МАЯ

ДОМА И СТЕНЫ ПОМОГАЮТ

К радости местных болельщиков победу на этапе во Франции Жюльен Абсалон

Текст: Александр ИЛЫН. Фото: Армин Кюстенбрюк

Чрез неделю после этапа в Чехии сильнейшие кросс-кантрийщики планеты собрались во французском Брессе.

Гонки с выбыванием прошли без наших спортсменов, главными действующими лицами были признанные претенденты на лидерство в данной дисциплине.

У женщин победила Йенни Риссведс, второе место досталось Александре Энген (обе — Швеция), третье — Кэтрин Стирнеман (Швейцария).

Мужчины расположились на пьедестале следующим образом: добившиеся успеха за счет

коллективных тактических действий швейцарцы Патрик Лютти и Штефан Петер на первой и второй ступеньках, чуть ниже — Брайан Лопес.

50 юниорок стартовали в гонке кросс-кантри, в которой не нашлось равных французкам Перрин Клозель и Марго Москетти, пришедшим соответственно первой и второй. Третьей финишировала немка София Виденрот. Наша Гузель Ахмадулина лишь 22-я, еще три россиянки довольствовались попаданием в тридцатку.

126 юниоров оспаривали первенство в своей возрастной категории. Хозяева снова были не слишком гостеприимны, оккупировав две трети

подиума. Виктор Корецки взобрался на вершину, Титуан Каро замкнул тройку. Между ними влез швейцарец Доминик Цумштайн.

В категории до 23 лет соревновались 36 девушек. Мы возлагали надежды на Екатерину Аношину, победительницу первого этапа и серебряного призера второго. Увы, но пищевое отравление, полученное накануне, не позволило ей бороться на равных с фаворитками. Катя не смогла закончить гонку.

Выиграла украинка Яна Беломойна, второй результат показала австралийка Ребекка Хендерсон, третий — новозеландка Самара Шеппард.



⚡ Ветеран соревнований, олимпийская чемпионка Афин и экс-чемпионка мира Гунн-Рита Далэ-Флешо одержала 27-ю победу в карьере

В заезде андеров Иван Смирнов, которому противостояли свыше 90 соперников, сумел подняться на самое высокое для российской команды на этом этапе Кубка мира место – 18-е. Победу здесь праздновал австриец Александр Гебауэр, вторым пересек финишную черту немец Маркус Шульте-Люнцум, третьим оказался Матиас Штирнеман из Швейцарии.

В гонке женской «элиты» приняли участие 84 спортсменки. Ветеран соревнований, имеющая 12-летний профессиональный стаж, олимпийская чемпионка Афин и экс-чемпионка мира Гунн-Рита Далэ-Флешо одержала 27-ю победу в карьере (и первую – с 2007 года). На последнем спуске заключительного круга норвежка захватила лидерство и не отдала его вплоть до финиша, продемонстрировав высочайшее мастерство владения байком на чрезвычайно сложной в техническом отношении трассе. Принимая поздравления, она призналась: «Пока не могу поверить в произошедшее. При пилотировании байка на столь трудной дистанции требуется постоянная концентрация внимания. Я сумела выиграть и не превысить

при этом лимит собственных возможностей. Я очень счастлива! Настраиваюсь на успешное выступление на Олимпиаде, которая станет для меня третьей».

Второе место заняла чешка Катарина Нэш, третья – француженка Жюли Брессе. Вера Андреева стала 32-й. Ирина Калентьева этап пропустила в соответствии со своим тренировочным планом – она в это время находилась на сборах в среднегорье. Увидим нашу приму на чемпионате Европы, который состоится в Москве.

В гонке мужской «элиты» к восторгу местных болельщиков первенствовал любимец Франции Жюльен Абсалон. Он положил на лопатки более 130 соперников и показал, что находится в отличной кондиции перед Олимпиадой. Двадцать

пятую победу в карьере француз одержал в драматичной борьбе с чешским спортсменом Ярославом Кулхави, которому в итоге досталось «серебро». Третьим через 40 секунд финишировал Ральф Неф из Швейцарии.

Счастливый Абсалон в экспресс-интервью рассказал: «Наверное, это моя лучшая гонка. Нелегко выступать в напряженной атмосфере, когда родные трибуны ждут от тебя исключительно победы. Я набрал хорошую форму, но на дистанции довелось немало пострадать. Чуть не умер, увидев Ярослава рядом с собой на последнем километре. К счастью, он немного отстал на заключительном спуске».

Герои кроссовых трасс вскоре пожелают в Москву, на чемпионат Европы. Запасемся терпением, ждать осталось недолго. **PV**



ИТОГОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ В ОБЩЕМ ЗАЧЕТЕ КУБКА МИРА ПОСЛЕ ДВУХ ЭТАПОВ

Женщины – 19–22 года

1. Яна Беломойна (Украина) – 320 очков.
2. Ребекка Хендерсон (Австралия) – 181 очко.
3. Екатерина Аношина (Россия) – 174 очка.

«Элита» – женщины:

1. Жюли Брессе (Франция) – 750 очков.
2. Кэтрин Пендрел (Канада) – 690 очков.
3. Майя Влощовская (Польша) – 670 очков.
- ...
7. Ирина Калентьева (Россия) – 425 очков.

«Элита» – мужчины:

1. Нино Шуртер (Швейцария) – 700 очков.
2. Жюльен Абсалон (Франция) – 650 очков.
3. Ярослав Кулхави (Чехия) – 625 очков.

« В гонке мужской «элиты» к восторгу местных болельщиков первенствовал любимец Франции Жюльен Абсалон



20 мая в Крылатском состоялся третий из пяти этапов соревнований «Золотые колеса Подмосковья — кубок GIANT» в дисциплине маунтинбайк. Одновременно каждый из них — это и этапы объединенного Кубка Москвы и области.

ЗОЛОТЫЕ КОЛЕСА ПОДМОСКОВЬЯ

Текст: Елена НЕМЧЕНКО
Фото: Геворг АРУТЮНЯН

Первая гонка, прошедшая 22 апреля вокруг пруда на территории Дворца детского творчества на Воробьевых горах, была посвящена Дню космонавтики. Единственным участком километровой трассы, требующим определенной силы и ловкости, был узкий и крутой подъем к стадиону. Гонщики старших возрастных групп преодолевали его без проблем, маленькие же спортсмены забегали с велосипедом в руках. Организаторы пытались усложнить дистанцию, положив поперек дороги несколько

бревен. Но поскольку места для проезда сбоку оставалось более чем достаточно, все участники предпочитали объезжать препятствия, а не прыгать через них. Впрочем, легких дистанций не бывает — бывает недостаточно высокая скорость. Техническая простота трассы компенсировалась количеством кругов, особенно в старших категориях.

Недоразумение произошло в заезде самых младших спортсменов 2004 г. р. и моложе. Для них дистанция состояла из двух с половиной кругов по асфальтированной дорожке стадиона. Почти



шоссейная гонка. За исключением препятствия — прыжковых ям с песком, через которые организаторы специально проложили маршрут. Если на первом круге все участники проехали строго по маркировке, то на втором двое лидеров почему-то проигнорировали ямы с песком и в результате были дисквалифицированы.

Интересным для зрителей стал заезд на восемь кругов старших юношей и девушек, а также юниорок. Слаженную работу продемонстрировали воспитанники УОР №2 — «Динамо» Данил Габсатаров, Евгений Балаев и Дмитрий Яковлев. Всю дистанцию они преодолели на высокой скорости, постоянно сменяя друг друга на лидирующей позиции, и, не оставив преследователям никаких шансов, разыграли призовые места между собой. Среди юниорок героиней заезда стала Гузель Ахма-

дуллина («Каро» — «Итера» — «Динамо» — «УОР №2»), показавшая даже для этой возрастной категории очень хорошее время. Ближайшую соперницу — и надо сказать, достаточно сильную — Лилию Прядеину («УОР №2» — «Динамо») она обошла на круг.

Стоит отметить и Софью Васильеву (Ясенево), финишировавшую с большим отрывом. Среди всех девушек 1998 г. р. и младше она была единственной, кто въезжал в крутой подъем до конца, не слезая с велосипеда.

С точки зрения популяризации маунтинбайка старт оказался удачным: солнечная погода, простая трасса, которая как на ладони просматривалась из одной точки. Дети, отдыхающие в парке, интересовались и самой гонкой, и возможностью поучаствовать в ней в следующий раз. Особенно привлекали внимание заезды малышей. ▶



» Воспитанники УОР №2 — «Динамо» Данил Габсатаров, Евгений Балаев и Дмитрий Яковлев

ВЕЛОСОБЫТИЯ

Второй этап прошел 13 мая в Краснозаводске, знакомом многим спортсменам по зимнему чемпионату Москвы и Подмосквья. Как и зимой, погода снова преподнесла сюрприз, но уже не в виде метели, а виде прошедшего накануне сильного дождя. По характеру трассы гонка стала полной противоположностью предыдущей. Вместо асфальта и прогулочных парковых дорожек — мокрые и грязные тропы. Так что падений было предостаточно, в том числе и групповых. Происходили они на низкой скорости, в частности на скользком глиняном подъеме, и, к счастью, все обошлось без травм.

Для самых маленьких развели короткий круг. Спортсмены 2000 г. р. и старше ехали среднюю дистанцию наравне со взрослыми гонщиками и «элитой». Разницу составляло лишь количество кругов.



Большую дистанцию из-за неблагоприятной погоды пришлось исключить.

В отличие от прошлого этапа «Золотых колес», гонка требовала серьезного умения владеть велосипедом. Если кому-то не хватало технических навыков, то на данной трассе это было сразу заметно — такие спортсмены не въезжали по мягкому пльвущему грунту, шли пешком со спусков, буксовали в жидкой грязи. Правда, некоторых

подводил и велосипед. Для стартов в таких тяжелых условиях нужно более ответственно подходить к проверке оборудования и выбору покрышек.

Представители Giant в России провели дополнительный конкурс. Никита Мамонтов из команды «Ориента 54» оказался лучшим среди спортсменов, участвовавших в гонке на велосипеде этой фирмы, и получил в подарок новенькую велосипедную машину Giant.





Третий этап Кубка Москвы собрал в Крылатском наибольшее количество участников, особенно в младших возрастных категориях. Спортсменов 2000 г. р. и младше «загнали» на верх горнолыжной трассы и не сделали для них разворот, как обычно, на середине подъема. Детей это обстоятельство не смущало и на плотность результатов не повлияло. Отставание от лидеров в семь секунд разделило Данилу Богданова и Алексея Титова (оба –

«Ориента 54»), шесть секунд – Софью Балаеву (ЭСДЮШОР УОР №2 – «Динамо») и Дарью Филиппову («МГФСО-Фили»), восемь секунд – Анну Тарасову (Краснозаводск-2) и Кристину Сергееву («МГФСО-Фили»), занявших соответственно первое и второе места. На малом круге только Михаилу Пилипчуку (Лианозово) удалось создать приличный отрыв от ближайшего преследователя Егора Ястребова (Лианозово) – 46 секунд.

Для старших групп дистанцию спланировали тяжелой, с большим перепадом высот. Надо сказать, что в Крылатском никогда и не было простых трасс. Сложностей добавили дожди, прошедшие накануне гонки. Если на открытых склонах земля полностью высохла, то на лесных участках трассы спортсменам пришлось помучиться на скользких подъемах и спусках. В седле их преодолевали только опытные гонщики. Это один из тех редких случаев, когда в так называемый «суицид» (прямая дорога от подножия горнолыжного склона

до самой вершины) въезжало больше человек, чем в более простой и короткий подъем в лесу.

Серьезную конкуренцию москвичам составили гонщики из команды «СПБ Сестрорецк». В категории «старшие юноши 1996–1997 г. р.» Артур Раськин заработал золото, серебряная медаль досталась Евгению Балаеву (УОР №2 – «Динамо»), а бронза ушла Дмитрию Александрову. Снежана Михайлова, Вика Васильева и Настя Иванова из Сестрорецка в той же возрастной группе заняли весь пьедестал. **PV**



« Наградной подиум третьего этапа Кубка в Крылатском: Анатолий Гаврилов, Павел Прядеин, Алексей Леонтьев. Все – команда «Динамо-Нагорная»

ДАУНХИЛЛ — ВПОЛНЕ ПО-РУССКИ

Текст и фото: Вадим ДОЛГАНОВ



На Ай-Петри состоялся финал открытого чемпионата Украины по даунхиллу Free Rate DH



К уда-то вверх улетали толстенные тросы подвесной дороги, буквально в десятках метров растворяясь в тумане. Из окна вагончика с трудом различались серые очертания Ай-Петри впереди, мутноватым травяным покровом внизу предстал реликтовый крымский лес. Настроение у ребят явно испортилось. Еще вчера, аккурат в это самое время, они видели сверху пейзажи Южнобережья, синеву моря и четкие очертания далекой Ялты. А теперь все резко переменялось. Но даже не этот факт вызывал досаду. В конце концов, не ради туризма ехали они сюда из Москвы и Питера, Вологды и Ржева... Не для того, чтобы любоваться здешними достопримечательностями. Накануне во время классификационных заездов по одной из самых сложных в Европе трасс для маунтинбайка ярко светило солнце, и, проносясь на огромной скорости, они четко различали каждый камень, крутой поворот, трамплин. Теперь же трассу покрывал густой туман – само проведение соревнований оказалось под угрозой.



Базовый лагерь участников открытого чемпионата Украины по даунхиллу Free Rate DN расположился на площадке средней станции подвесной канатной дороги Мисхор – Ай-Петри. Дальше только вагончиками, со всей амуницией и велосипедами. А потом – почти два километра вниз на колесных педальных машинах, через вековой лес, с перепадом высот в 700 метров. Мисхорская тропа – трасса, выбранная для соревнований в октябре минувшего года. По ней не ездят машины, просто не могут сюда добраться. Ее обустроивали местные любители экстремальных видов спорта, даже специальные субботники на тропе проводили. Минувшей осенью впервые «оседлали» ее «фрирайтеры». И к удивлению многих первую победу одержал не местный, а москвич Николай Пухирь.

В нынешнем году открытое первенство Украины получило статус в календаре UCI, «западники» начали к нему приглядываться – не исключено, что уже через год здесь пройдет этап Кубка мира. А вот бывшие советские решенные приняли сразу, приехали ничтоже сумняшея из разных городов и весей. Всего чис-



лом под полторы сотни — мужчины, женщины, юниоры. В ожидании захватывающего зрелища заняли места телеоператоры и фоторепортеры. И вот — такой облом: туман. Участники ходили по трассе, еще раз внимательно разглядывали самые сложные точки. Многие в итоге стартовать наотрез отказались, из-за сложности самой трассы и каприза погоды. В стартовом протоколе появилось число 99. Тем временем передали прогноз: туман должен был рассеяться, и к 13 часам готовили начало гонки.

Коротая время, разговаривали с участниками, организаторами. Член оргкомитета Ольга Пернацкая рассказывала, что предложение о проведении открытого первенства по даунхиллу появилось у участников крымской общественной организации «Фрирайт» еще несколько лет назад. Ее председатель Андри Канунов уже давно вынашивал эту идею. Что мешало? Да как всегда, безденежье. В Федерации велоспорта Украины морально поддерживали, а на большее рассчитывать крымчане не могли. Тогда начали искать поддержку у своих, в частности у руководителей поселковых советов Гаспры и Кореиза Олега Земляного и Лери Сванидзе. Благо, что последний — один из руководителей предприятия, обслуживающего канатную дорогу. А наличие подъемника, способного перевозить не менее ста велосипедистов в час, к слову, необходимое требование для статусных европейских соревнований. Сванидзе согласился: «фрирайтеров» будем поднимать в дни подготовки к старту и соревнований бесплатно, невзирая на огромное количество «диких» и организованных туристов, а значит, и возможность получить дополнительную прибыль. Более того, поссоветы нашли средства и на покупку защитных матов, улавливающих сеток на особенно опасных участках трассы.

«Как вы думаете, кто сегодня будет первым?» — поинтересовался у местных гонщиков. Двое ребят из Alushta Team явно не считали вопрос некорректным: если все пойдет планомерно, конечно, у Пухиря конкурентов не будет. Всем остальным предстоит сражаться за места начиная со второго. Николай — чемпион России, участник мировых первенств и кубков. Хотя спорт есть спорт, а даунхилл — тем более.

В это время уже прозвучал сигнал, возле палатки на старте засуетились судьи — туман отступал. Начиналось самое интересное. Уносились вниз, пыля на крутых поворотах, Игорь Шилин из Дубны, киевлянин Егор Приймаченко, смолянин Иван Малахов... Настало время старта и для моих алуштинских собеседников. Все прекрасно понимали: для того чтобы рассчитывать на призовое место, мужчинам необходимо выехать из 4 минут 55 секунд. Когда же на финиш примчался Николай Пухирь, судьи сообщили снизу: его результат 04:39,786. Стало ясно окончательно — у москвича конкурентов нет. Почти пять секунд в итоге уступил ему Игорь Шилин. Из семи минут выехала Александра Жирнова из Санкт-Петербурга, опередившая почти на 10 секунд москвичку Татьяну Шуняеву в состязаниях женщин. Лишь немного опередил оказавшегося вторым ивановфранковца Ореста Ватаманюка Николай Патрикеев из Ржева, первенствовавший в заезде юниоров. Впрочем, первенство хоть и открытое, но украинское. Поэтому именно Приймаченко, Ватаманюк и Екатерина Бир из Бахчисарая признаны национальными чемпионами. Более того, стремительные спуски россиян, задававших тон во всех заездах, помогли десяти их украинским друзьям-гонщикам войти в между-

народный рейтинг. И минимум восемь из них получили возможность участвовать в Кубке мира. Среди них крымчане — Валентин Попов, Иван Николаенко, Борис Филимонов.

...Мы рассматривали фотоснимки, сделанные во время крымского Free Rate DH, с моим давним ялтинским приятелем, страстным непоседой туристом, постоянно тренирующимся на Мисхорской тропе. «Знаешь, — сказал ему я, — наверно, даже за большие деньги не стал бы съезжать на велосипеде с Ай-Петри. Эти парни — отчаянные экстремалы». Приятель в ответ только рассмеялся: крымские местные пацаны на раздолбанных «лайбах», без касок и защитных щитков все время гоняют по Мисхорской тропе. Вот это — настоящий сумасшедший экстрим! **PV**



На снимках: участники соревнований на Ай-Петри

899 GRAMS OF EXCELLENCE

Оснащенный **SDS**
shock damping system



РАЙДЕР КОМАНДЫ МТВ
SCOTT-SWISSPOWER
НИНО ШУТЕР

Реклама

SCALE RC from The Carbon Experts

Вес рамы менее 899 грамм. Scale – это самая легкая МТВ рама, которая когда-либо производилась. Абсолютно реконструированная рама, выполненная по технологии IMP3, с конической рулевой трубой, виброгасящими задними перьями SDS и кареткой PFBB30 для максимальной передачи энергии при минимальном весе. Сократи себе путь к подиуму – выбери Scale!

scott-sports.com

Fischer Россия: 129343, Москва, ул. Уржумская, д.4
тел.: +7 (495) 937 3193, fax: +7 (495) 221 8327 e-mail: sales@fischer.ru



SCOTT

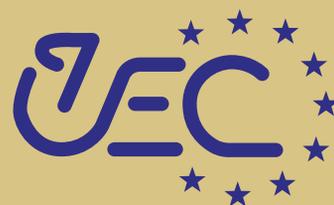
www.mtbmoscow2012.ru

2012
Moscow
 EUROPEAN CHAMPIONSHIPS
 MOUNTAIN BIKE

6-10 ИЮНЯ 2012

СЭК "ЛАТА-ТРЕК" КРЫЛАТСКОЕ

**Чемпионат Европы
 по маунтинбайку**



Среда

13:00-18:00 Официальная тренировка, только с номерами на велосипедах

Четверг

10:00-13:00 Официальная тренировка, только с номерами на велосипедах

14:00 Чемпионат Европы Эстафета. Церемония награждения по окончании

Пятница

10:00-13:00 Официальная тренировка, только с номерами на велосипедах

14:00 Чемпионат Европы Юниорки. Церемония награждения по окончании

17:00 Чемпионат Европы Юниоры. Церемония награждения по окончании

Суббота

10:00-13:00 Официальная тренировка, только с номерами на велосипедах

14:00 Чемпионат Европы Женщины U23. Церемония награждения по окончании

17:00 Чемпионат Европы Мужчины U23. Церемония награждения по окончании

Воскресенье

08:00-10:00 Официальная тренировка.

11:00 Чемпионат Европы Женщины Элита. Церемония награждения по окончании

14:00 Чемпионат Европы Мужчины Элита. Церемония награждения по окончании

БОЛЕЕМ ЗА НАШИХ!

Provelo представляет фаворитов чемпионата Европы по маунтинбайку из российской сборной команды.

Текст: Владимир ГРИШЕЧКО

Как организатор чемпионата Европы, российская сборная имеет исключительное право выставить по восемь спортсменов в каждой категории. Однако девушек в категории до 23 лет, которые могут составить достойную конкуренцию, у нас набралось только трое. По остальным возрастам списки полностью укомплектованы, да еще и с запасом. В преддверии гонки хотим обратить внимание наших читателей на основных российских претендентов, способных продемонстрировать возможности на домашнем чемпионате.

Окончательный состав эстафеты будет определяться в самый последний момент по итогам Кубка «ИТЕРЫ», за день до мандатной комиссии пятого июня на совместном собрании сборной команды.

В категории «юниорки» у нас имеется, пожалуй, только одна спортсменка которая способная показать достойный результат, — это представительница команды «ИТЕРА-Каро Фильм» Гузель Ахмадуллина из Москвы. На этапе Кубка мира в Чехии она с проколом колеса смогла занять 16-е место, что говорит о ее готовности войти в десятку.

С юниорами все гораздо хуже, те далекие места, которые отражаются в протоколах мировых кубков, не дают особых надежд на медали первенства. Тем не менее хочется верить в то, что дома

и стены помогают. Поэтому советуем обратить внимание на Евгения Титова («ИТЕРА-Каро Фильм») и Алексея Ломилова («Олимпийские надежды»).

В категории до 23 лет среди девушек есть всего лишь три гонщицы, но именно здесь очень хорошие шансы у Екатерины Аношиной, в копилке которой, «золото» и «серебро» Кубка мира. Серьезную конкуренцию ей составит Яна Беломойна из Украины.

В категории мужчин-андеров наши надежды связаны с Иваном Смирновым из Санкт-Петербурга, который сумел занять на четвертом этапе Кубка мира во Франции 18-е место. После подготовки на шоссейной велогонке «Пять колец Москвы» в хорошей кондиции находится москвич Павел Прядеин. Возможно, на домашней трассе он покажет хороший результат.

В мужской «элите» можно отметить Евгения Печенина и Ивана Селедкова, хотя вполне можно ожидать сюрпризов и от братьев Гоголевых, если вспомнить, как они выступают на своей территории.

Но все же самым главным и захватывающим для российских любителей маунтинбайка будет заезд женской «элиты» — в нем стартует Ирина Калентьева, шансы которой оцениваются очень высоко, и многие придут поддержать именно ее.

Надеемся, что и Вера Андреева сможет блеснуть на холмах в Крылатском так же ярко, как и на Кубке «ИТЕРЫ» в 2010 году.



Ирина Калентьева



Гузель Ахмадуллина



Иван Смирнов

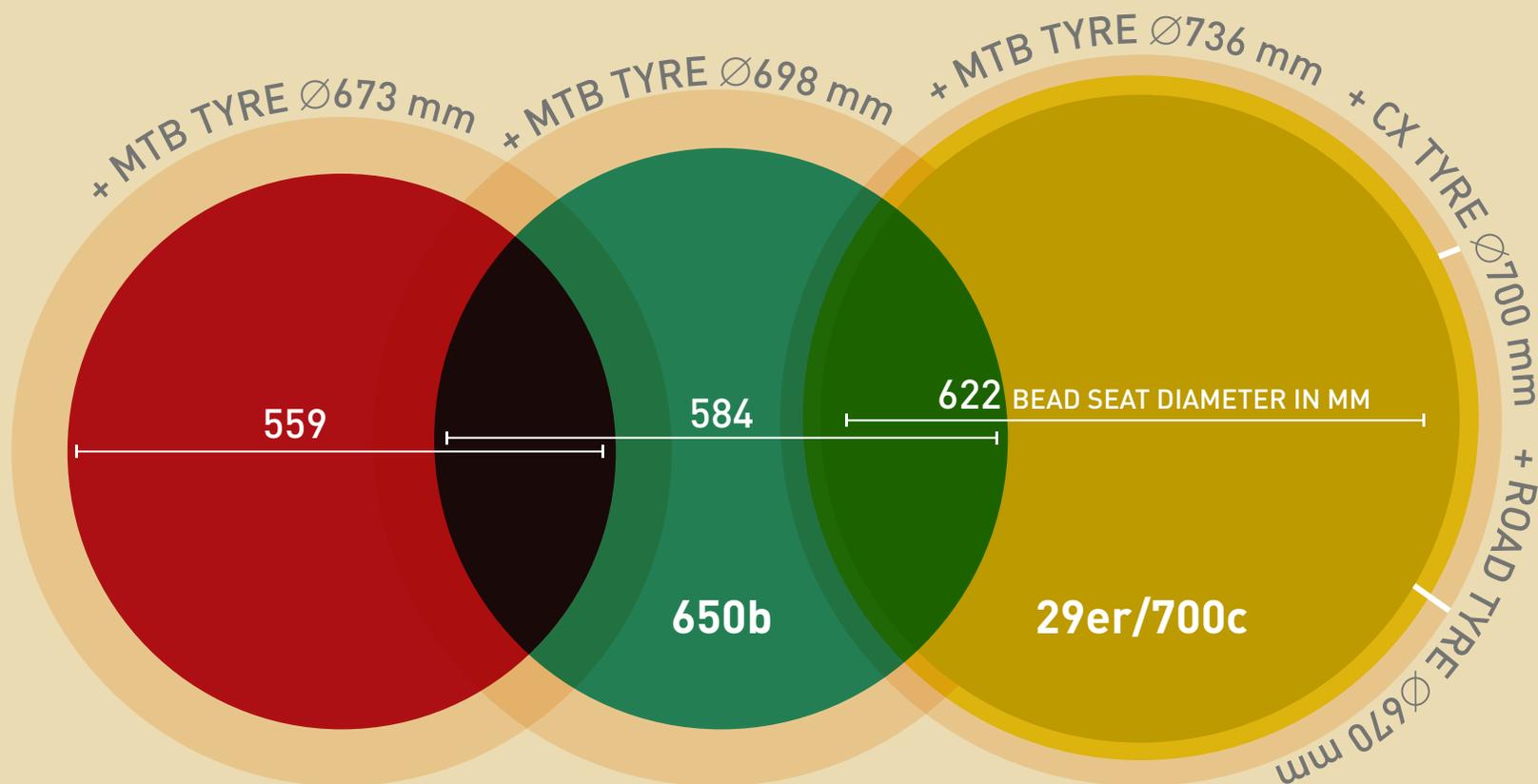


Вера Андреева



Катерина Аношина

ПРИХОДИ ПОДДЕРЖАТЬ СВОИХ!



СРЕДНИЙ РАЗМЕР ДЛЯ МТБ?

Текст: Владимир ГРИШЕЧКО

Звучит как шутка, не правда ли: рынок еще толком не привык к твинтайнеру, особенно в нашей стране, а на горизонте уже маячит новый размер колеса для маунтинбайка. В декабре на выставке фирм-изготовителей на Тайване, помимо колес диаметром 26 и 29 дюймов, был представлен еще один размер — 27,5 дюйма, под названием 650B. Похоже, велоиндустрии угрожает распространенное в автомобилестроении явление — дробление на категории, из которых возникают мелкие подклассы.



ЧЕГО ЖДАТЬ ОТ 650B?

Доводы производителей: в твинтайнерах существуют конструктивные ограничения, в частности в ходе вилки и кинематике. Есть мнение, что верхний предел хода вилки равняется примерно 140 миллиметрам. Поэтому для байка с большим ходом вилки нужен другой размер колеса. Возможно, здесь и найдет применение средний размер. Звучит заманчиво: байк с большим ходом вилки и всеми преимуществами увеличенного колеса, проходящего за один оборот большее расстояние.

А что же в реальности? Сегодня многие относятся критически к новому размеру колеса по ряду причин. Возьмем, к примеру, диа-

метр. Так, колесо диаметром 26 дюймов в сборе с покрышкой будет иметь диаметр 673 миллиметра, 650В — 698 миллиметров, а 29-дюймовое колесо — 736 миллиметров. То есть у 650В диаметр всего на 25 миллиметра больше, чем 26-дюймовых (тогда как разница в диаметре между 29-дюймовыми и 26-дюймовыми — 63 миллиметра). Вопрос: насколько ощутимо на практике отличие всего в 25 миллиметров? Вызывает ли оно такие же бурные эмоции, как сравнение 26- и 29-дюймовых колес? Нет, разница, составляющая около 4%, не ощутима. Другой вопрос: недостатки стандарта 650В, связанные с увеличенным весом, инерционностью, уменьшением жесткости колеса, так же мало заметны?

Важный критерий — маркетинг. Как назвать новинку: 650В или 27,5? И то и другое звучит не столь хорошо, как колоритное «твинтайнер». Больше остальных противостоят покупателям и дилерам. Среди конечных потребителей, продавцов и производителей третий размер колеса вызвал бы настоящий хаос (связанный с хранением на складе, консультированием, тестированием, продвижением на рынке, снабжением запчастями). Да и журналистам, которые ограничены рамками тематических изданий, тяжело будет уделить внимание всем целевым группам. Как производитель собирается позиционировать модель-

ный ряд, философию при наличии трех разных размеров колес? Особенно если учесть, что 99% российских маунтинбайкеров предпочитают 26-дюймовую версию.

Вернемся к кинематике. Если верить аргументам разработчиков, размер 650В на байках с ходом подвесок 150/160 миллиметров технически более обоснован. Правда, рынок этой категории (Enduro) незначительный и колеблется год от года в пределах 10% максимум. Колеса 27,5 были бы мало востребованными.

Изобретатель твинтайнера Гарри Фишер считает, что, вопреки устоявшемуся мнению, у его детища нет серьезных ограничений хода вилки, накладываемых особенностями конструкции. Он не верит в стандарт 650В: будущее байка, без сомнений, за твинтайнерами. В том числе в Enduro и фрирайде. В качестве живых примеров легендарный американский механик упоминает Седрика Грасиаса, стартовавшего в марафоне Megavalanche на твинтайнере «Санта-Круз», фрирайдеров Даррена Берреклота и Уэйда Симмонса, тоже пересевших на большие колеса. Девиз Фишера: «Концепцию сначала нужно продумать, а уж потом конструировать что-то новое». В компании TREK трудятся 130 инженеров, которые, считает Гарри, уже разработали решения для расширения конструктивных границ твинтайнера.

ФАКТ

Стандарт 650В появится. Уже известны полдюжины фирм (включая ведущих производителей), которые разрабатывают велосипеды под колеса 650В. Это очень серьезные намерения.

650В НА ЯЗЫКЕ ФИЗИКИ

$$J = mr^2$$

Плавный ход, преодоление препятствий и сцепление с поверхностью — преимущества колес большего размера. Большой диаметр обеспечивает большую инерционность и более плавный ход. Однако повышенная инерционность усложняет управление, особенно при ускорении.

За более легкое преодоление препятствия отвечает величина угла между ним и колесом. Колеса большего размера обеспечивают меньший угол, поэтому им проще перекачивать через выбоины и преграды.

ВОПРОС О КОМПОНЕНТАХ

Вилки, покрышки, камеры — новый стандарт требует новых компонентов. Производителям вилок недостаточно просто увеличить высоту конструкции. Необходимо заново провести все расчеты, чтобы добиться стабильности и надежности

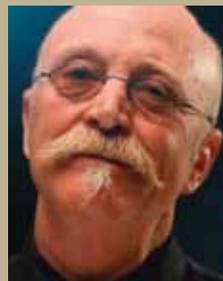
вилки с учетом изменившихся параметров. Fox, Magura и RockShox в моделях следующего года представят специальные вилки под 650В. То же самое известно о производителях покрышек Continental и Schwalbe, которые поддерживают злободневную тему. У Schwalbe сейчас есть четыре модели для нового стандарта. Не отстают от моды и швейцарские специалисты по колесам — DT Swiss: в 2013-м выйдут две модели колес среднего класса и три модели ободов стандарта 650В.

МНЕНИЕ РЕДАКЦИИ

Бесспорно, новый стандарт имеет ряд преимуществ, которые оценит небольшая часть профессионалов. Тем не менее, на наш взгляд, это лишь маркетинговый ход, рассчитанный на то, чтобы заставить потребителей тратить дополнительные средства. Можно добавить, что это своеобразный ответ европейских производителей американским с их твинтайнером. Поэтому, думаем, найдется мало райдеров, готовых в ближайшее время перейти на использование колес 650В, особенно в России. К тому же отечественные дистрибьюторы решили взять паузу и пока не проявляют особого желания заказывать новый формат.



ОТЛИЧИЕ ОТ 26-ДЮЙМОВЫХ КОЛЕС НЕВЕЛИКО



Изобретатель твинтайнера Гарри Фишер не верит в третий размер колеса.

— Гарри, вы уже слышали о 650В?

— Конечно. Этот размер мы использовали еще в 1979 году. Только тогда не было надежных покрышек, поэтому перешли на 26-дюймовые колеса.

— Вы тоже разрабатываете байки под 650В?

— Нет, поскольку не вижу ощутимой разницы по сравнению с 26 дюймами. У нас еще много идей в отношении твинтайнера по улучшению качества хода вилки, жесткости колеса, решения конструктивных проблем. Не считаю, что твинтайнеры ограничены ходом вилки. Появятся они и для даунхилла.

— Исчезнет ли 26-дюймовый размер?

— Думаю, нет. Скорее исчезнут 24-дюймовые колеса. Подростки охотнее ездят на 26-дюймовых дертовых байках, чем на 24-дюймовых. Для трюков и прыжков подходят именно маленькие колеса. Кроме того, среди байкеров всегда найдутся любители классики. Впрочем, недавно я прокатился на велосипеде с 36-дюймовыми колесами — это было здорово!



ПЕРВЫЙ БАЙК С КОЛЕСАМИ 27,5 ДЮЙМА

Ghost стала первой компанией, представившей свою интерпретацию байка под новый размер колеса 27,5 дюйма. Знакомьтесь: Saga 650!

Поскольку с твинтайнерами Ghost опоздала, то с колесами 650В была начеку. Уже в начале марта разработчик Ghost Басти Тейс представил свою версию велосипеда со средним размером колеса — Saga 650. На первый взгляд он не отличается от существующего 26-дюймового Saga категории Enduro. Требуется внимательно присмотреться, чтобы

заметить небольшое различие в колесах. Геометрия приведена в соответствие, ход вилки сокращен со 170 до 160 миллиметров. У Saga 650 более низкая каретка, угол наклонной трубы более острый (67,5 градуса), а сама машина на 300–400 граммов тяжелее 26-дюймового собрата. Заявленный вес велосипеда составляет около 13,8 килограммов.

«Со временем 650В вытеснят 26 дюймов, — уверен Тейс. — С ходом вилки всего в 120 миллиметров у твинтайнеров больше недостатков, чем преимуществ. А с 650В можно решить те конструктивные проблемы, с которыми при 29-дюймовых колесах не справиться».

В любом случае разработчики сталкиваются с тем, что дешевые твинтайнеры получаются тяжелыми и инерционными. Вакантное место займет 650В, когда в следующем году появится на рынке. Но настоящий бум 650В Тейс предсказывает не раньше 2014 года, поскольку в 2013-м еще не хватит соответствующих компонентов. Камнем преткновения является вилка: если верить слухам, на низком старте уже стоят — главным образом — модели All-Mountain с ходом вилки 140–160 миллиметров. Пронеслась и весть о новых хардтейлах 650В... Удовлетворить любопытство можно будет совсем скоро — на летних презентациях основных производителей.

МНЕНИЯ ДИЛЕРОВ И ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ:



Кристоф Ритцлер, Fox

— Трудно сконструировать твентинайнер с ходом вилки более 120 миллиметров. И здесь проявляются преимущества 650В. Новый стандарт принесет немало головной боли, касающейся логистики, складирования и т. д. Но в итоге инновация победит.

cannondale Петер Денк, Cannondale

— Удивительно, но два года назад мы первыми проводили эксперимент с использованием колес 650В. Однако сейчас мы не собираемся претворять его в жизнь, поскольку в состоянии с новыми геометрическими параметрами, кинематикой и материалами устранить все недостатки нашего твентинайнера. Я считаю вздором разговоры о том, что 29-дюймовые колеса должны работать только при ходе вилки до 130 миллиметров.



Майкл Стааб, Canyon

— Считаю, что 650В — интересное решение, прежде всего для сектора All-Mountain. Но это вовсе не значит, что есть причины для паники и судорожной переделки наших 26-дюймовых моделей.



Маркус Хакмайер, Schwalbe

— Стандарт 650В обладает явными преимуществами. По вызванному в велоиндустрии резонансу видно, что новая концепция принята. Почти все крупные производители уже спрашивают нас о выпуске соответствующих покрышек.

ROTWILD Петер Шлумм, Rotwild

— Мы занимаемся 650В и пробуем их на наших байках. Сейчас Rotwild определяет на перспективу четкий порядок размеров колес в каждой конкретной области применения.



Ян Талавасек, Specialized

— Многочисленные тесты убедили нас, что предлагаемый размер 650В — не половина и не целое. Поэтому Specialized будет и впредь заниматься исключительно твентинайнерами. По нашему мнению, на 650В переходят те немногие производители, которые либо «проспали» тренд 29-дюймовых колес, либо испытывают трудности с созданием совершенного твентинайнера.



Паскаль Дюкро, Scott

— Мы намерены и в дальнейшем заниматься твентинайнерами, хотя у них имеются некоторые ограничения в ходе вилки и динамических качествах. В этом смысле у 650В могут быть преимущества, прежде всего — для людей невысокого роста. В пользу 650В говорят сильные аргументы и в некоторых других аспектах. Поэтому в 2013 году мы выйдем на рынок с первой концепцией.

Йорг Веллман, дилер велосипедов с 25-летним стажем

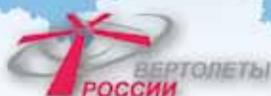
— Смех сквозь слезы. Опять новый стандарт, который тяжело внедрять, он вызовет большие проблемы с логистикой. Но, как байкер, должен сказать: в функциональном плане 650В — золотая середина. **PV**



ВПЕРЕД, РОССИЯ!

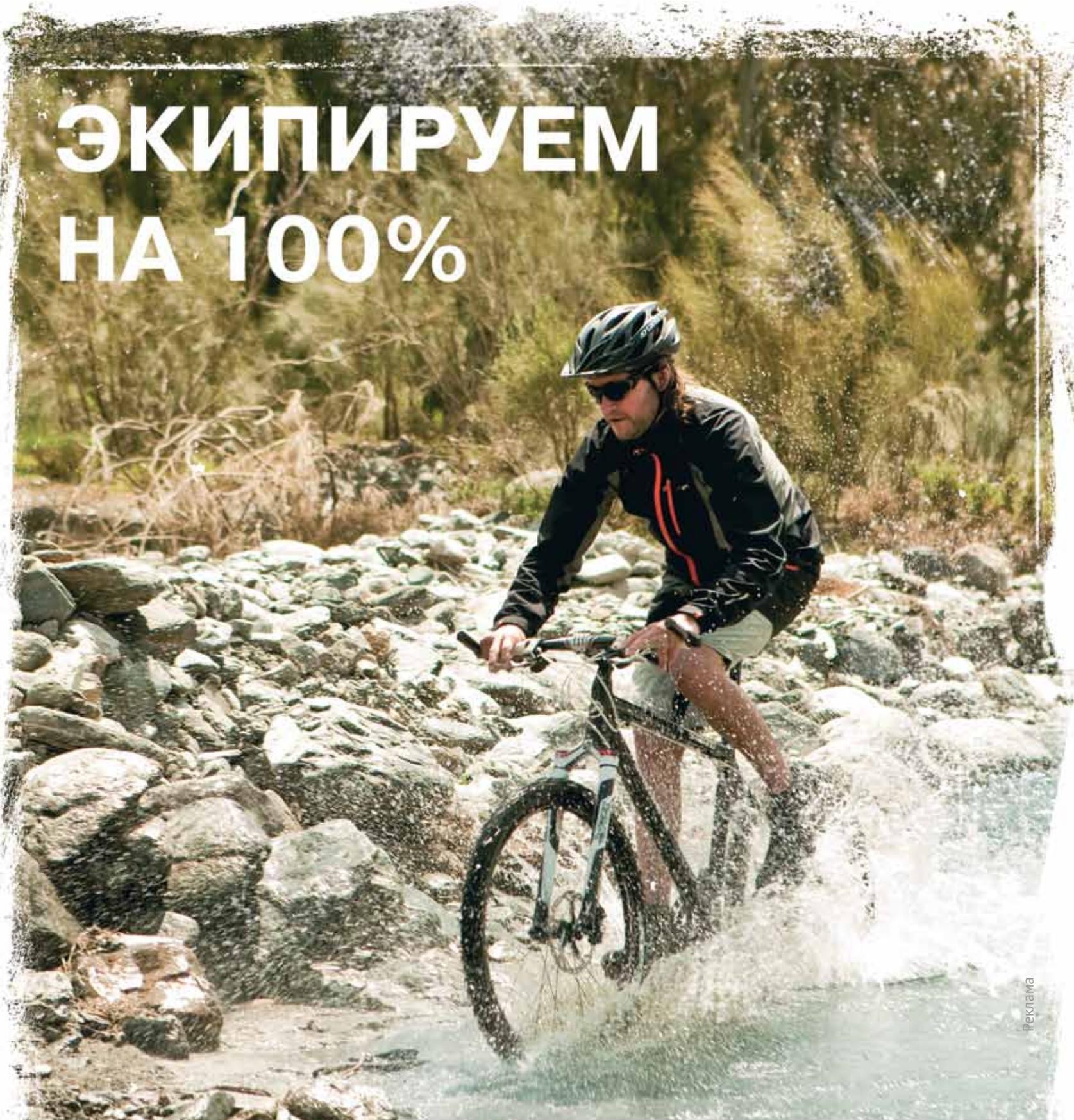
ОАО «Московский Машиностроительный завод «ВПЕРЕД»

Московский машиностроительный завод «ВПЕРЕД» — современное промышленное предприятие, лидер в производстве рулевых винтов и лопастей к ним для вертолетов семейства «Ми» (Ми-8, Ми-14, Ми-17, Ми-24, Ми-26, Ми-28, Ми-35 и др.), воздушных винтов различного конструктивного исполнения (моноблочных, гидравлических с изменяемым шагом, тянущих, толкающих) для сверхлегких, легких, деловых и спортивных самолетов (Як-18 Т, Як-50, Як-52, Як-54, Як-55, Су-26, Су-29, Су-49), ветроэнергетических установок различной мощности (ВЭУ «Жаворонок», ВЭУ «Форвард») и лопастей к ним, а также другой продукции





ЭКИПИРУЕМ НА 100%



Реклама

NORmark

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ОПТОВЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
www.normark.ru

ZEE — НОВАЯ ГРУППА КОМПОНЕНТОВ ОТ SHIMANO

В середине двухтысячных Shimano выпустила группу компонентов Hone, предназначенную для не слишком обеспеченных фрирайдеров. Она казалась идеальной для тех, кто не мог себе позволить Saint, но хотел что-нибудь более выносливое, чем Deore или LX. Однако, несмотря на появление достаточно легких и прочных шатунов SLX, Shimano не считала эту нишу заполненной. Поэтому параллельно с новой версией Saint компания запустила в производство 10-скоростную группу среднего уровня с необычным названием Zee («Зи»).

Текст и фото: Владимир ГРИШЕЧКО

По замыслу производителя Zee адресована молодым райдерам, которые занимаются экстремальным катанием. Она обладает многими качествами топовой даунхилл-фрирайдной группы Saint, но доступнее по цене. Представители Shimano сравнивают Zee с младшим братом Saint.

Эта группа создана для работы в условиях жесткого трейла, стрита и дерта. Она поможет начинающим райдерам полнее раскрыть потенциал. Zee олицетворяет свежий взгляд, новый подход в поиске идеального баланса между качествами, обеспечивающими функциональность и надежность в тяжелых условиях, и приемлемой ценой, чтобы

каждый желающий мог проявить себя в экстремальном катании.

Помимо цены, Zee от Saint существенно отличается вес. Топовая группа имеет полые шатуны Hollowtech II, а Zee довольствуется цельноалюминиевыми длиной 165, 170 и 175 миллиметров. Хотя ось, надо отдать должное, полая.

Zee располагает задним переключателем оригинальной конструкции с короткой лапкой и зажимом, как на модели Shadow Plus (о которой мы уже писали). Zee Shadow Plus по дизайну проще, чем Saint, но механизм, поджимающий лапку, предназначен для того, чтобы противостоять шуму и плотнее удерживать цепь на звездах.

В переключателе Zee нет конвертера, как на более дорогом



Saint, но предусмотрены отдельные версии для кассет с разным набором звезд.

Тормоза Zee, как и Saint, используют четырехпоршневые калиперы и главные тормозные цилиндры, аналогичные последним версиям кросс-кантрийных систем Servo-Wave и совместимые с вентилируемыми роторами, изготовленными по технологии Ice Technologies.

Shimano также представила комплект втулок Zee: переднюю — на радиальноупорных подшипниках со сквозной втулкой диаметром 20 миллиметров; заднюю — на конусных подшипниках с микротрещоткой QuickEngagement, сквозной осью 12 миллиметров и преимущественно с креплением Center Lock для диск. **PV**



ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБАЯНИЕ ГОРОДСКОГО БАЙКА

Текст: Дмитрий КОРОТКОВ, Владимир ГРИШЕЧКО. Фото: Владимир ГРИШЕЧКО

Учитывая расстояния постоянно разрастающегося мегаполиса и с каждым годом уплотняющиеся автомобильные пробки на дорогах, двухколесный транспорт становится все актуальнее. Мотоцикл или скутер упрощает перемещение по городу, но порождает много побочных проблем. Другое дело — велосипед. Он не требует водительских прав и сложного технического обслуживания, от него не пахнет бензином, не подтекает масло из двигателя, его легко закатить в лифт и хранить в прихожей. Но на простом велосипеде преодолевать десятки километров в день под силу далеко не каждому. Особенно если путь сопряжен с длинными и крутыми подъемами, сильным встречным ветром, а райдер устал или просто не хочет напрягаться. Именно для ежедневных поездок независимо от физической подготовки и настроения пользователя и безотносительно к сложности предстоящего маршрута был создан замечательный байк со встроенным электрическим приводом Scott E-Sub 20. Он разработан в тесном сотрудничестве с электронным гигантом Bosch. Впечатлениями об этом красавце мы и хотим поделиться.

Scott E-Sub 20 привлекает необычным дизайном. Тотально белый окрас придает байку изящный вид и выгодно выделяет его на городских улицах. Не присмотревшись, даже не скажешь, что он оснащен электрическим приводом. E-Sub 20 больше напоминает традиционную городскую модель, только очень стильную. На месте питьевого бачка расположена быстросъемная аккумуляторная батарея. Моторчик находится под кареткой. Он активируется не поворотом рукоят-

ки «газа» на руле, а вращением педалей. То есть движение начинается, как на обычном велосипеде, и лишь тогда в работу включается электрический привод. Без нажатия на педаль мотор не работает.

E-Sub 20 удивляет продуманностью и практичностью. Броский белый цвет видно издалека, что может опосредованно служить безопасности движения на оживленных улицах. Полноразмерные крылья над колесами защищают от брызг и предполагают относительную су-

хость и чистоту даже в ненастную погоду. Кроме того, на крыльях спереди и сзади установлены габаритные фонари. Они делают байк заметным на дороге в темное время суток. Комплект электрооборудования Busch & Muller имеет встроенный датчик освещенности и включается в темное время суток. Энергосберегающее освещение практически не сказывается на запасе хода.

E-Sub 20 оборудован всем необходимым для активной экс-

плуатации в непростых условиях большого города. Рама гарантирует комфортную безопасную езду и бодрые ходовые характеристики. Расположение силового агрегата под кареткой понижает центр тяжести, что повышает устойчивость машины.

Система Bosh Electric Drive обладает выдающимися свойствами и служит эталоном для аналогичных агрегатов на рынке. Общий вес электросистемы составляет 6,5 килограмма и является наименьшим



для существующих сегодня систем. Двигатель помогает набрать скорость до 27 км/ч и затем прекращает работу, хочешь ехать быстрее – крути педали сам.

Батарея снимается при помощи ключа, похожего на ключ от почтового ящика, и устанавливается буквально за секунды. Технология Lithium-Ion обеспечивает долгий срок службы аккумулятора. Представители компании Bosch заявляют, что после тысячи циклов зарядки емкость батареи падает лишь на 20 %. Для полной зарядки требуется от 1,5 до 5 часов. Предусмотрено два типа зарядки: медленная (щадящая батарею) и быстрая, если

нужно срочно пополнить емкость.

Небольшой, но крайне информативный прибор на руле позволяет райдеру отслеживать все показатели. Уровень поддержки педалирования устанавливается по выбору и отображается на дисплее. Поддержка педалирования имеет четыре режима:

Eco – самый автономный режим, обеспечивающий экономный расход электричества, минимальную нагрузку на двигатель и запас хода более 100 километров.

Tour – средний уровень автономности, считающийся стандартным. При этом режиме мотор загру-

жен чуть больше. Вращать педали становится легче, но запас хода снижается до 80–100 километров.

Sport предполагает существенную поддержку педалирования и, соответственно, ускоренный разряд батареи. В таком режиме можно проехать от 40 до 80 километров в зависимости от рельефа местности, направления ветра, качества полотна, давления воздуха в покрышках, стиля езды и т. д.

В положении Speed двигатель работает на полную мощность. Максимальный запас хода – 50 километров.

Каждый режим имеет три уровня мощности. Самый мощный –

уровень 3 – наш любимый в положении Speed.

Кроме того, прибор показывает заряд батареи на текущий момент, оставшийся запас хода в километрах и другие данные, свойственные обычному велокомпьютеру: время, скорость, пройденное расстояние и т. д.

НА ХОДУ

Удобное седло, эргономичная посадка обеспечивают комфортную езду. Все органы управления расположены под рукой. Вдвойне приятно, что мотор помогает крутить педали. Перспектива встретиться с горкой вызывает только улыбку- ▶



ку — никаких отрицательных эмоций. На Scott E-Sub 20 можно состязаться с другими байкерами, но желательно в гору, потому что по прямой соперники могут оказаться быстрее. При достижении скорости 27 км/ч мотор перестает помогать, райдер лишается былого преимущества, и ему приходится бороться со встречным потоком воздуха в одиночку. При самых скоростных настройках нам удалось проехать 45 километров, часть из них — наперегонки с велосипедистами по малому кругу Крылатского кольца. В конце выяснилось, что заряда батареи при таких установках не хватит для возвращения домой. Тогда был включен режим Tour, показатели мощности менялись в зависимости от конфигурации дороги. В итоге удалось благополучно вернуться даже с небольшим запасом заряда. На дисплее компьютера отображалась пройденная дистанция — 70 километров. Хорошая тренировка давала о себе знать чувством приятной усталости, но сюда добавилось ощущение более щадящего воздействия на мышцы и связки.

При сравнении с помощью прибора Garmin однотипных по-



⤴ Небольшой, но крайне информативный прибор на руле позволяет райдеру отслеживать все показатели

ездок на обычном и электрическом велосипедах были сделаны следующие наблюдения. Поездка на электробайке протяженностью 13 километров от дома до редакции в спокойном темпе занимала в среднем на шесть минут меньше. При этом средняя скорость воз-

росла на 4 км/ч, средний и максимальный пульс уменьшились, соответственно, меньше было затрачено калорий и выделено пота. Это позволило на второй день эксперимента надеть вместо спортивной формы повседневные рубашку и джинсы. **PV**

⤴ E-Sub 20 оборудован дисковыми тормозами, полноразмерные крылья над колесами защищают от брызг и предполагают относительную сухость и чистоту даже в ненастную погоду



⤵ Батарея снимается при помощи ключа, похожего на ключ от почтового ящика, и устанавливается буквально за секунды

⤵ Расположение силового агрегата под кареткой понижает центр тяжести, что повышает устойчивость машины

ВЕРДИКТ:

Scott E-Sub 20 хорош тем, что дает возможность не очень тренированным людям каждый день легко преодолевать расстояния от дома до работы и обратно, а поездки на нем сопряжены с меньшими физическими затратами, по сравнению с ездой на обычном велосипеде. Жизнь — это движение, а ее прелесть — в разнообразии. Путь на работу вместо толкотни в душном метро или ожидания в бесконечных пробках для многих может превратиться в увлекательную велопрогулку. Если, конечно, вас не отпугнет цена в 100 тысяч рублей.

Оценка **Provelo** ★★★★★

СПЕЦИФИКАЦИЯ:

Система привода:	Bosch 250w Mechatronic System with 36v Li-ion Battery pack	Тормоза:	Shimano Deore Disc, размер дисков 160 мм
Цвет:	белый	Тормозные ручки:	Shimano BR-M445 Disc
Рама:	e.SUB алюминиевый сплав 2011	Кассета:	Shimano CS HG 50, 11-34T
Вилка:	Scott SUB, Alloy 700C, только под диск	Цепь:	Shimano CN-HG53
Рулевая колонка:	Ritchey Comp Logic Zero, полуинтегрированная	Система / шатуны:	FSA e.bike
Руль:	SUB 1, Oversize 31,8 мм 600 мм	Каретка:	FSA e.bike
Вынос:	Scott Alloy, 31,6 мм, 4 болта	Обода:	Alex SUB 700C, 32 отв. Disc
Подседельный штырь:	Scott Comp 31,6 мм	Втулки:	Scott Comp Disc CL (пер.), Shimano FH-M529 Disc (зад.)
Седло:	Scott SUB SC-19	Спицы:	DT-Swiss Comp. Double butted
Педали:	Wellgo 128	Покрышки:	Schwalbe Marathon Supreme 700 × 42 c
Шифтеры / манетки:	Shimano Deore SL-M590, с индикаторами	Дополнительно:	крылья Scott Urban Concept, задний и передний фонари Busch + Muller light kit
Передний переключатель:	отсутствует		
Задний переключатель:	Shimano XT — 9 скоростей		



СВЯЗЬ В ДВИЖЕНИИ

Наконец-то наступило лето: счастливое время, когда можно каждый день ездить на велосипеде — по делам, на тренировку или просто покататься с друзьями. Но одновременно кататься и разговаривать бывает не всегда удобно, а часто и небезопасно. Решить эту проблему помогла компания Cardo Systems, выпускающая широкий спектр коммуникационных устройств — от начального уровня до самых продвинутых.

Текст и фото: Дмитрий КОРОТКОВ



A

американская компания Cardo Systems — признанный лидер на рынке коммуникационных систем для мотоциклетных, горнолыжных и других защитных шлемов. В 2004 году компания выпустила первый комплект головных телефонов Scala rider, работающих по беспроводному протоколу Bluetooth. Технология позволяет мотоциклистам, не отрывая рук от руля, разговаривать друг с другом или с пассажиром на заднем сиденье, отвечать на телефонные звонки, слушать радио, музыку с плеера, получать голосовые инструкции от GPS-навигатора, и все это — без ущерба комфорту и безопасности.

Современные устройства научились автоматически регулировать уровень громкости в зависимости от изменяющихся внешних условий, голосовой командой принимать или отклонять входящие звонки.

Теперь и велосипедисты при помощи специальной гарнитуры Cardo BK-1 могут переговариваться между собой во время поездки. Официальный дебют переговорного устройства успешно состоялся

в конце апреля этого года на байк-фестивале Sea Otter Classic в Калифорнии.

Cardo BK-1 обеспечивает одновременную двустороннюю связь между двумя или тремя велосипедистами на расстоянии до полукилометра. Активируемый голосом, прибор может подключаться к другим устройствам, поддерживающим Bluetooth: телефону, GPS-навигатору, MP3-плееру.

Cardo BK-1 имеет водонепроницаемый (степень защиты IP67) корпус аэродинамической формы и даже миниатюрный спойлер-обтекатель к нему. В комплек-

те с устройством идут два ремешка разной длины, позволяющие зафиксировать его на любом велошлеме, имеющем вентиляционные отверстия.

BK-1 может соединяться с GPS-навигатором и MP3-плеером как по Bluetooth, так и напрямую — через кабель.

Удобные стереонаушники обеспечивают высокое качество звука. Расположенные на гибких подводах, они не вставляются в уши, а прилегают к ним, поэтому связь с окружающей действительностью не теряется и безопасность не страдает: музыка не мешает

услышать приближающуюся сзади машину, собаку или другой источник опасности. Микрофон, закрепленный на одном из наушников, снабжен шумопоглощающим поролоновым фильтром и поворачивается вокруг оси, позволяя подстраивать его по высоте.

Преимущество BK-1 еще и в том, что при подсоединенном по Bluetooth телефоне на звонки можно отвечать, не нажимая кнопок вообще. Достаточно ответить голосом на сигнал входящего звонка, чтобы принять его, или промолчать, чтобы отклонить.

Прибор заряжается от сетевого зарядного устройства или от компьютера через USB-порт. **PV**

Достоинства

- простота использования
- возможность подключать телефон, навигатор, MP3-плеер

Недостатки

- высокая цена — 400 евро за комплект из двух устройств
- ограниченный радиус действия: не более 500 метров в пределах прямой видимости; даже расположенные между собеседниками кусты или деревья могут стать помехой для связи



ВЕРДИКТ:

Безусловно, идея радиофицировать велосипедные поездки очень привлекательна. Возможность перекинуться парой слов добавит эмоций и на тренировке, и в легкой «покатушке». Особенно удобна связь при согласовании действий в движении на некотором расстоянии друг от друга. Но, несмотря на то что Cardo BK-1 — качественно выполненный коммуникационный девайс от известной компании, есть смысл поискать альтернативные решения с более низкой стоимостью. Радици с проводной гарнитурой обеспечивают большую «дальнобойность» и помехоустойчивость (хотя не все радици поддерживают дуплексный режим связи). А более дешевые китайские аналоги предлагают почти тот же функционал, но по куда более приемлемой цене.

Оценка **Provelo** ★★☆☆

Levi's® – ВЕЛОСИПЕДИСТАМ

Этой весной в Европе появится новая линия одежды — Levi's® Commuter. Коллекция сезона весна-лето 2012 года адресована активным городским жителям, которые в теплое время года любому виду транспорта предпочитают велосипед.

COMMUTER: первая коллекция джинсовой одежды для профессионального спорта и велосипедных прогулок

Модели из денима и неджинсовых тканей разных цветов отвечают ежедневным потребностям велосипедистов. День или ночь, холод или жара, солнце или дождь, ровная или пересеченная местность — все это не имеет значения. Что действительно важно, так это внешний вид, функциональность и езда на велосипеде.



При создании коллекции использовались современные материалы и новые конструкторские приемы. Технология NanoSphere® делает джинсовую ткань водонепроницаемой, грязеотталкивающей и более износостойкой. Функция Sanitized® позволяет бороться с неприятными запахами, создавая длительное ощущение

свежести и комфорта, а лента 3M Scotchlite™, обладающая высокой отражательной способностью (ее яркость достигает 500 кандел/ватт), обеспечивает безопасность на дороге.

О КОЛЛЕКЦИИ

Основу коллекции Commuter составляют зауженные 511™ джинсы, доступные в длинном и укороченном вариантах, цветные

брюки из твила, «рабочая» рубашка, «куртка дальнобойщика» и всепогодная куртка.

Учитывая основные потребности современных велосипедистов, модели из линии Commuter отличаются защитными функциями и высокой эластичностью. Завышенная талия брюк и джинсов 511™ Slim Commuter закрывает нижнюю часть спины во время езды на велосипеде. Кроме того,

модели обладают специальными вставками, предохраняющими от истирания в области сильного воздействия, двойными задними карманами и возможностью крепления U-образного замка. Куртки и рубашки из ткани шамбре имеют дополнительные карманы и систему вентиляции, а также выполнены по специальному крою, который не сковывает движений при езде. **PV**



Вот что говорит о коллекции ее автор Кристоф Виннок:

— **Как вы пришли к идее создания линии Commuter?**

— Городская велосипедная культура формировалась на протяжении многих лет, и последние годы многие сотрудники Levi's® предпочитают передвигаться по городу именно на велосипеде. Линия Commuter началась со слов «Вот бы...» или «А что, если...», которые подтолкнули нас к созданию чего-то специально для тех, кто уже носит джинсы и куртки Levi's®, косясь по городу на велосипеде. Велосипедная субкультура активно развивается по всему миру, и мы с огромным удовольствием поддерживаем это постоянно пополняющее свои ряды движение.

— **Для кого предназначена линия Commuter?**

— Для всех современных велосипедистов. Специально для линии Commuter мы изменили конструкцию классических вещей Levi's®. Так, у «куртки дальнбойщика» появились дополнительные швы, позволяющие ей идеально сидеть, сохраняя при этом узнаваемый классический вид. Мы сделали эту линию предельно понятной и простой. Покупатель обнаружит множество небольших и очень приятных деталей, которые, как мы надеемся, придутся ему по вкусу. Как всегда, мы постарались сделать коллекцию, которая подойдет всем — и молодым и людям постарше.

— **Чем именно линия Commuter отличается от другой велосипедной одежды?**

— Линия Levi's® Commuter объединила технологические инновации и продуманный до мелочей крой, обеспечивающий комфорт и безопасность на дороге. Соответствуя основным потребностям современных велосипедистов, модели из линии Commuter отличаются защитными функциями и высокой эластичностью, что позволяет повысить их функциональность, сохранив при этом фирменный стиль.



В России коллекция Levi's® Commuter представлена с мая 2012 в следующих магазинах:

Москва

ТД «ГУМ», Красная пл. д. 3, 3-я линия, 2-й этаж
ТЦ «Атриум», Земляной вал, д. 33
ТРК «Европейский», пл. Киевского вокзала, д. 2

Санкт-Петербург

ТРЦ «Галерея», Лиговский проспект, д. 30а



ПО ЖИВОПИСНОМУ ПОДМОСКОВЬЮ – НА ВЕЛОСИПЕДЕ

Текст и фото: Елена НЕМЧЕНКО

Люберецкие карьеры — Томилинский лесопарк — деревня Сельцо — деревня Заозерье — поселок Тельмана — Чулково — село Еганово — село Зелёная Слобода — поселок Константиново — деревня Плетениха — деревня Семивраги — село Колычёво — деревня Киселиха — село Ям — платформа Ленинская Павелецкого направления

Наш веломаршрут проложен так, чтобы исключить неприятные неожиданности для велосипедистов и дать возможность полюбоваться подмосковной природой и памятниками архитектуры. Он подходит как для выносливых новичков, так и для опытных райдеров. Поверхность трассы самая разнообразная: от песка и мягкого грунта до асфальта.

Отправная точка — подножие горнолыжного склона рядом с Люберецкими карьерами в г. Дзержинском. Затопленные грунтовыми водами, они превратились в удивительные по красоте озера.

Два больших пруда разделяет узкая насыпь. Ближний из карьеров называют также Дзержинским, дальний — Лесным или Большим. От него еще метров 600 до третьего, Малого, пруда.

Брести по относительно белому песку придется недолго — метров 100. Дальше — крутой подъем, и дюны сменяет березовая роща. Здесь — первая остановка, чтобы вытряхнуть песок из обуви и включить велокомпьютер. Будем считать эту точку наверху карьера нулевым километром. Отсюда едем по тропинке вдоль обрыва. Главное — не зазеваться, засмотревшись на живописные пейзажи, и не нырнуть на велосипеде вниз. Обогнув Дзержинский карьер, увидим Лесной пруд. Можно, конечно, объехать огороженную территорию с левой стороны через поселок, но мы не ищем легких путей и спускаемся к воде. Берег — песчаный. Однако его легко преодолеть, не слезая с велосипеда. На подъеме к поселку грунтовую дорогу сменяет асфальт. Наше счастье длится недолго — всего 300 метров до перекрестка, затем сворачиваем направо в узкий проход между частными домами и через пару минут

оказываемся на опушке *Томилинского лесопарка*. Его можно назвать раем для спортсменов. Здесь много троп для любителей бега, лыжные трассы и дистанции кросс-кантри. А благодаря уникальному рельефу он стал местом проведения крупнейших в России соревнований по ориентированию, которые собирают несколько тысяч спортсменов.



Пересекаем лесопарк с севера на юг: по грунтовой дороге вдоль восточного берега Лесного пруда, потом по центральной просеке и наконец по широкой лесной дороге (см. карту), которая приводит к озеру Волкуша.

Водоем окружен небольшими холмами, самый высокий из которых — гора Волчиха (175 метров). Возможно, гора и находившаяся неподалеку деревенька Волкуша, от которой остались только плодовые деревья, получили свое название во времена правления Алексея Михайловича, когда в этих краях разводили волков для царской охоты.

Если проедем вдоль склона направо около сотни метров, то нам откроется замечательный вид: с одной стороны от тропы — чистое и глубокое озеро Волкуша с соснами на берегу, с другой стороны — песчаный карьер в миниатюре.

Как и Люберецкие пруды, озеро образовалось на месте бывшего карьера, где велась добыча белого

кварцевого песка. Месторождение начали разрабатывать в 30-х годах прошлого века. Тогда же построили и Лыткаринский завод оптического стекла. В 70-х годах карьер консервировали, и он постепенно заполнился грунтовыми водами.

Далее надо вернуться немного назад вдоль водоема и по грунтовой дороге добраться до Лыткаринского шоссе. По нему едем вправо всего 150 метров и, перейдя на другую сторону, уходим на хорошую лесную дорогу. Как минимум на четыре километра (если не заблудитесь) вы попадете в царство тишины и покоя. Лес радует глаз в любую погоду, но для того, чтобы не отмывать потом полдня себя и своего «коня», лучше дождаться, когда тропинки подсохнут. Правда, даже в начале мая мы практически не замочили колеса — всего пару раз спешили и обошли болотца. К началу лета от них не останется и следа.

До ЛЭП домчались легко и быстро, а затем дорога закончилась, и мы, совершенствуя навыки езды по бездорожью, поехали направо вдоль линии электропередач по едва заметному призраку тропы. Интуиция не подвела — через

пару сотен метров дорога, немного подмокшая в болотах, снова появилась и как ни в чем не бывало повела нас дальше. На большой поляне повернули налево и через полкилометра оказались на Тураевском шоссе. Ехать по нему не планировали, но пришлось. Все наши попытки срезать путь до деревни Сельцо по тропам закончились одинаково:

в непролазных зарослях. Впрочем, вариант по трассе не так уж плох — она не сильно загружена транспортом и пролегает в тени деревьев.

Через 1,8 километра лес справа закончился. Далее, согласно снимкам со спутника, мы должны были увидеть карьер и бескрайнее поле. В реальности же наблюдали забавную площадку с дорожками наподобие лабиринта и длиннющий забор будущего коттеджного поселка. Ворота еще не поставили, дома даже не начинали строить, зато все улицы уже заасфальтированы. Широкие, с идеальным покрытием, они очень напоминали взлетные полосы, окруженные только травой и редким кустарником. Подгоняемые попутным ветром, мы разогнались так, что почти взлетели на них. С другой стороны «аэродрома» ворот, на наше счастье, тоже не оказалось, и мы без проблем доехали до видневшейся на холме деревни Сельцо. Одна из ее улиц выходит прямо к Новорязанскому шоссе. По грунтовой дороге вдоль трассы краем деревни Заозерье добрались до моста через Москву-реку.

Заветной целью был горнолыжный склон Чулково с кросс-

КРАТКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Протяженность: 61 километр

Степень сложности: средняя

Техника езды: 4

Панорама: 5

Лучшее время: июнь — сентябрь

кантрийной дистанцией и трассой мини-даунхилла на другом берегу реки. Попастъ туда очень просто: сначала доехать по бетонке до обсерватории, белый шар которой виден за версту, за 80 метров до ворот свернуть на широкую грунтовку, на развилке выбрать правый вариант, и через 240 метров по горизонтали и 15 метров по вертикали перед вами откроется чудесный вид с самой высокой точки района.

Слева от крайнего горнолыжного спуска можно найти две тропы: одна — трасса с контруклонами, бревнами и прочими препятствиями для тренировок, другая — «мирная», выходит к роднику, к которому местные жители ходят за водой.

В Чулково лесная часть веломаршрута заканчивается и начинается «церковно-архитектурная». До ближайшей достопримечательно-

сти в селе Еганово всего три километра от уже знакомой нам обсерватории.

Церковь Покрова Пресвятой Богородицы в селе Еганово построена в 1895 году из нарядного красного кирпича на месте обветшавшей деревянной церкви. В советское время в храме размещался клуб, потом хранилище удобрений. В 2001 году Покровскую церковь полностью восстановили, и теперь она открыта для прихожан.

В следующее запланированное село Зелёная Слобода есть тривиальный путь, то есть обратно по Володарскому шоссе. А есть еще один — вдоль трех прудов с северной стороны сначала по проселочной дороге, а потом по лугу в том же направлении. Правда, на трассу, которая виднеется сбоку примерно в 400 метрах, все же придется вы-

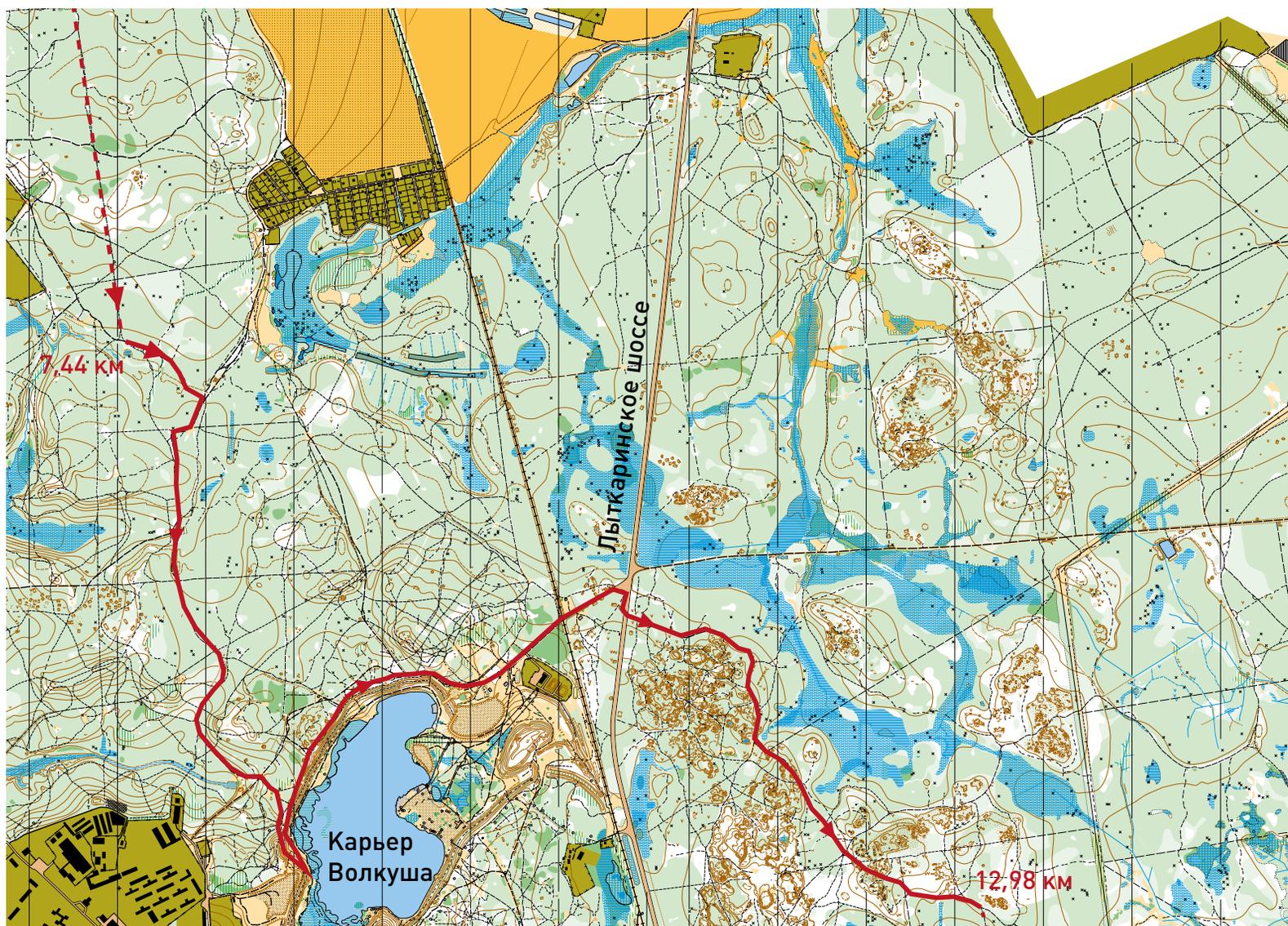
ехать. Через 1,4 километра вправо уходит центральная улица Зелёной Слободы, представляющая собой грунтовую дорогу, разбитую до такой степени, что даже на велосипеде пригодятся навыки фигурной езды. В начале мая все рытвины здесь заполнены водой. И как это часто бывает в России, сие подобие дороги упирается в один из лучших образцов русского зодчества XVIII века.

Белокаменная церковь Покрова Пресвятой Богородицы в селе Зелёная Слобода сооружена в 1784 году в стиле московского барокко. Белокаменная она не случайно — неподалеку, а именно в окрестностях села Мячково, находятся знаменитые Мячковские каменоломни, где добывали высококачественный известняк — белый камень. Из него сложен цоколь здания, им же обли-

цованы стены, и даже пять куполов церкви состоят из маленьких, точно подогнанных блоков мячковского известняка. Белый камень знаменит — его использовали при строительстве Московского Кремля и старинных усадеб.

Покровская церковь примечательна еще и тем, что ее настоятелем был отец Иоанн, сыновья которого — знаменитые легкоатлеты братья Знаменские, Георгий и Серафим. Первому принадлежат три всесоюзных рекорда на средних и длинных дистанциях, а второй устанавливал рекорды СССР 20 раз. Этим выдающимся бегунам 30-х годов прошлого века посвящены традиционные международные соревнования по легкой атлетике — Мемориал братьев Знаменских.

Обогнув церковь и доехав до конца села, выезжаем на трассу и





Расстояние от старта	Направление движения	Описание
Старт		По любой из тропинок вдоль обрыва
1,85 км		Перед забором по тропе вниз на берег карьера, далее – налево вдоль воды с выездом на грунтовую дорогу
2,75 км		По асфальтовой дороге г. Котельники до т-образного перекрестка
3,06 км		По грунтовой дороге между домами до леса, выбрав в поселке левую дорожку (см. карту)
3,50 км		На въезде в лес направо на широкую лесную дорогу (на юго-восток)
4,62 км		Справа сзади подходит широкая просека – нужно свернуть на нее
5,12 км		Поворачиваем на хорошую широкую просеку, подходящую слева под прямым углом
6,17 км		Прямо по курсу большая поляна, пересекаем ее насквозь и продолжаем движение по просеке в том же направлении (почти строго на юг)
7,44 км		На т-образном перекрестке налево
7,44–12,98 км		См. по карте
14,02 км		Пересекаем линию электропередач и движемся вдоль нее направо
15,72 км		Выезжаем на большую поляну и едем налево по ее краю
16,25 км		На Тураевском шоссе налево по асфальту
18,05 км		Перед началом забора свернуть с трассы направо, проехать до прохода в заборе 270 метров, затем через проход и направо по асфальту
19,71 км		По асфальту налево 400 метров, затем направо в деревню Сельцо, прямо до упора
21,21 км		В деревне Сельцо на т-образном перекрестке налево, проселочными дорогами до Новорязанского шоссе
22,21 км		По грунтовой дороге вдоль Новорязанского шоссе, по мосту через Москву-реку
23,90 км		Съезд с шоссе в поселок Тельмана, прямо по улице мимо церкви и гаражей, затем по дороге из бетонных плит до ворот обсерватории
25,41 км		За 70 метров до ворот направо уходит лесная дорога
25,70 км		В том же направлении по правой дороге
25,93 км		Вершина горнолыжного склона, тем же путем назад до обсерватории
26,45 км		По полевой дороге в сторону села Каменное Тяжино, краем села до пересечения с Володарским шоссе
28,65 км		Через Володарское шоссе прямо в село Еганово до церкви
29,3 км		Церковь в селе Еганово
33,0 км		Церковь в селе Зелёная Слобода
33,8 км		Выезд на асфальтовую дорогу, по ней направо
40,1 км		Прямо в деревню Плетениху
41,7 км		После моста через речку Жданку подъем к полю, по нему налево
43,2 км		На асфальте направо в сторону деревни Семивраги
48,5 км		Поворот к церкви в селе Кольчѐво
49,5 км		Церковь в Кольчѐво
57,9 км		На Брестской улице поворот налево в сторону Домодедово
59,7 км		Через Каширское шоссе по пешеходному переходу немного правее от нашей дороги
61 км		Станция Ленинская

мчимся по асфальту в сторону поселка Константиново. За ним основная дорога поворачивает налево, нам же надо прямо – в деревню Плетениху. В конце главной улицы пересекаем по мосту речку Жданку, поднимаемся к полю и понимаем, что влипли. В прямом смысле этого слова. Через минуту езды появилось ощущение, что велосипеды от грязи потяжелели вдвое и колеса едва крутились. То, что на топографической карте показано как дорога с улучшенным покрытием, оказалось пашней, мокрой после дождя. Напрямик по ней – 1,4 километра, вокруг – 22 километра.

Далее трасса ведет через окраину деревни Семивраги в Кольчѐво. По единственной в поселке асфальтовой дороге направляемся к церкви.

Своим названием село обязано боярскому роду Кольчѐвых, которые владели окрестными землями до конца XVI века. При Екатерине Великой ему пожалован статус города, и Кольчѐво переименовали в Никитск. Однако в 1802 году селу вернули прежнее название.

Церковь Воскресения Слоущего, или Воскресения Христова, построена в 1697 году усилиями прихожан. Главные реликвии храма – резное изображение Спасителя, сидящего в темнице, и икона свя-

той мученицы Анисии. В 1934 году церковь закрыли, часовню разобрали, а колокольню использовали как водонапорную башню. В 1992 году ее передали под покровительство Русской православной церкви, и начались реставрационные работы. По проектам архитектора Ивана Канаева был восстановлен внешний облик и заново создан интерьер храма в стиле XVII века, поскольку никаких изображений или описаний внутреннего убранства не сохранилось.

Теперь осталось добраться до платформы Ленинская по той же трассе. По автомобильному мосту пересекаем шоссе, ведущее в аэропорт Домодедово, проезжаем деревни Котляково, Камкино, Киселиху, Новленское и на крупном перекрестке выбираем направление на село Ям. Кстати, перед Новленским можно сделать остановку рядом с дамбой на реке Пахре – в популярном месте купания и рыбалки.

Чтобы пересечь Каширское шоссе, на ближайшем светофоре превращаемся ненадолго в пешеходов, а вот под трассой М4 «Дон» есть автомобильный проезд. Отсюда до станции рукой подать – меньше полукилометра. Электричка от Ленинской приходит в Москву на Павелецкий вокзал. **PV**

ЕВРЕИ И ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

Менахем — иудейская древность, ему 84, но в это мало кто верит.

Менахем считает, что велосипед объяснить невозможно.

«Смотри, — говорит он, — никто не изобретает велосипед. Потому что все самое нужное давно изобрели. Природу, людей, зверей. Велосипед уже есть, и он слишком прост, чтоб его объяснять».

Менахем не объясняет велосипед, как не объясняют старость, Бога или любовь.

«Почему велосипед, Менахем? — говорю. — Почтенным людям пристали шахматы».

«На велосипеде лучше видно», — и уезжает за все окопы.



Израиль — велосипедная страна, размеры предполагают. Отсюда и милейший анекдот:

— Я решил прямо с утра объехать всю страну на велосипеде!

— Да? А что ты будешь делать после обеда?..

Размеры, качество дорожного покрытия, инфраструктура. А также

охота к перемене мест: израильтяне — подвижный и любопытный народ, а страна, в которой есть горы, долины, пустыни, тропические леса, морские пучины, бездонные пещеры — да мало ли тут чудес! — предлагает бесконечный список впечатлений. Это в других весях есть места, куда «только самолетом можно долететь». В Израиле нет уголка, куда б нельзя было доехать на велосипеде.

Подвижный и любопытный народ еще и в мировом тренде здорового образа и долгих лет жизни. Последнее не новость: Агасфер все-таки еврей.

А если без шуток — Израиль держит пятое место в мире по продолжительности жизни. Возможность пенсионные годы не влечить, а активно двигаться широко используется здешними патриархами, и велосипед зачастую первый помощник на пути (эх, написать бы «к бессмертию!») к долголетию.

«А дедушка скажет «Лехаим», а бабушка даст пирожок... Не время, а мы утекаем, и медленно таем, дружок. Случилось что должно на

свете — на мелочь судьбу разменял... Но папа на велосипеде еще покатает меня. Еще я поплачу над мамой — ушедшей, седой, молодой... Еще постою я, упрямый, под шестиконечной звездой...»

Между детьми и стариками разница невелика. Зная это, израильтяне-родители полагают детский ве-



лосипед атрибутом необходимым, как справка из роддома. Израильские семьи обычно многочисленны, но велосипед есть у каждого, иначе невозможно осуществить идею равных возможностей.

Поехать в выходные на север. В Галилею, скажем. Заказать цимер. Это такой домик-гостиница. Вечером — мясо на углях, а с

вовлечению все большего количества израильтян и гостей страны в такую форму досуга.

Длина велотрасс к 2015 году составит 4900 километров (это при том, что общая протяженность дорог в Израиле — не более 18 тысяч километров). Эти трассы объединят уже существующие тропы, расположенные на 600 километрах,



утра — велосипедная прогулка по окрестностям. Все вместе, включая младенцев. Велосипед дает счастливое право выпасть из большой общей жизни в маленькую, но свою. Велосипед служит символом семейного единения. Ну, после совместной еды, разумеется.

Это если у тебя не хватает фантазии или упрямства, допустим, мотануть на велике через пустыню Негев. Или через холм Мегиддо. Экстремальными турами ты зачеркиваешь цивилизацию, встречаешься с собой первобытным, меряешь время усталостью и мозолями, покоряешь преодолевая. Уезжая от людей, тыходишь в резонанс со средой, ты один на один с дорогой, даже если вас целая группа.

Велопутешествия как туристическая отрасль процветают безудержно. Министерство туризма Израиля в сотрудничестве с Ассоциацией велосипедистов, Администрацией природопользования и парковой культуры страны (вообразите, бывают такие администрации!) и ряд других общественных и государственных структур взяли да и разработали комплекс мероприятий по развитию велосипедной инфраструктуры, популяризации велоспорта (хотя куда уж популярнее!),

и дороги в 1400 километров, средства на которые были получены нередко и от филантропов, любителей велоезды. Таким образом, половина дорог страны отлично подходит для велотрипов любой сложности.

Велосипед в Израиле — больше чем средство передвижения. Это и философия, и сердечная привязанность. Это социальный румянец и признак отменного здоровья нации. Это еще и изрядная экономия. А израильтянам поэкономить только дай. От диетолога до парикмахера, от автопарковок до клаустрофобии, от бензина до свежего воздуха.

Тель-Авив в курсе. Это называется Tel-O-Fun, или «велик напрокат». Серьезный прорыв для восточной страны, которая изо всех сил притворяется европейской. Но более ста пунктов проката и обмена велосипедов в Тель-Авиве уже функционируют, пользуются популярностью. Городская инфраструктура подогнана под такой сервис — дорожки, тротуары, спуски-подъемы, терминалы оплаты, парковки в удобных местах. Годовой абонемент на пользование прокатом — 240 шекелей для жителей города, 280 (примерно 2250 рублей) для всех остальных. Однодневное пользование байком — 14 шекелей

(примерно 110 рублей), в праздники чуть дороже — 20 шекелей. Велосипеды — веселого зеленого цвета, что автоматически и навечно закрепляет за этим видом транспорта экологическую славу.

Тель-Авив — спортивный, энергичный, поджарый — сел и поехал.

Иерусалим в курсе тоже. И тоже в дороге. Парк Эмек Аразим опоя-

сывает. Однако в системе МВД Израиля есть велосипедное подразделение. Оно осуществляет городское патрулирование в тех местах, куда пехота не пройдет и бронепоезд не промчится: узких восточных улочках, скверах, парках, многочисленных городских центрах. Любопытно, что все велополицейские — профессиональные спортсмены, ну и, понятно, фанаты велоспорта.

Профессиональный спорт в Израиле — тема отдельного обзора. От молодой страны, которая тяжело работает и нередко воюет, рано ждать высоких спортивных результатов. Но есть уже чемпионы Олимпиады, есть призеры мировых турниров, и есть мощный потенциал и



отличные условия для развития и продвижения.

Педали крутят профессионалы и любители, женщины и мужчины, иудеи и христиане, мусульмане и друиды. Едут, развивая мускульную силу и личную ответственность. Едут, собирая впечатления и производя его. Едут по горам, по трассам, по городским улицам. Едут на работу, на рынок, на войну, на свидание, на море, на закат. Едут современными дорогами по древней земле, сливаясь с природой и погодой, становясь ветром и воздухом.

Старый Менахем говорит: «Знаешь, почему во всем виноваты евреи и велосипедисты?.. Потому что только они всегда знают, куда ехать...» — «И куда ты едешь, Менахем?» — «А здесь все равно, куда ехать. Куда бы ты ни направился, все равно упрешься в вечность...» **PV**

ЧТО? ГДЕ? КОГДА?



Календарь соревнований на июль 2012 г.

ЧТО: Первенство России по велосипедному спорту на шоссе. Многодневная гонка (мужчины 19–22 лет)

ГДЕ: Самара, Российская Федерация

КОГДА: 30 июня — 5 июля

ЧТО: 5–6-й этапы Кубка мира по маунтинбайку (кросс-кантри, DH / мужчины, женщины)

ГДЕ: США, Виндхам

КОГДА: 30 июня — 1 июля

ЧТО: Первенство России по велосипедному спорту на треке среди СДЮ-ШОР (юноши, девушки 13–16 лет)

ГДЕ: Пенза, Российская Федерация

КОГДА: 1–4 июля

ЧТО: Чемпионат России и Всероссийские соревнования по велосипедному спорту на шоссе (критериум, второй тур, парная гонка / женщины)

ГДЕ: Великие Луки, Российская Федерация

КОГДА: 2–6 июля

ЧТО: Первенство Европы по велосипедному спорту на треке (мужчины, женщины; юниоры, юниорки)

ГДЕ: Португалия, Анадиа

КОГДА: 3–8 июля

ЧТО: Открытые региональные соревнования по велосипедному спорту

на шоссе памяти заслуженного тренера Ю. П. Кошевого, всероссийские соревнования (женщины)

ГДЕ: Чита, Российская Федерация

КОГДА: 5–11 июля

ЧТО: Кубок Наций «Гран-при генерала Паттона» (юниоры)

ГДЕ: Люксембург

КОГДА: 7–8 июля

ЧТО: Первенство России по велосипедному спорту на треке среди СДЮ-ШОР (юноши, девушки 13–16 лет)

ГДЕ: Пенза, Российская Федерация

КОГДА: 8–11 июля

ЧТО: Первенство России по велоспорту-ВМХ (гонка «классик», эстафета / юноши, девушки 15–16 лет)

ГДЕ: Рузаевка, Республика Мордовия

КОГДА: 12–14 июля

ЧТО: Открытый чемпионат УФО, Всероссийские соревнования на приз заслуженного мастера спорта Г. Сайдхужина (женщины)

ГДЕ: Челябинск, Российская Федерация

КОГДА: 13–15 июля

ЧТО: Шестой этап Кубка России, Всероссийские соревнования по маунтинбайку (триал 20, 26)

ГДЕ: Смоленск, Российская Федерация

КОГДА: 13–15 июля

ЧТО: Чемпионат и первенство России по маунтинбайку (кросс-кантри, эстафета)

ГДЕ: Чебоксары, Республика Чувашия

КОГДА: 17–22 июля

ЧТО: Чемпионат и первенство России по маунтинбайку (DH, 4X / мужчины, женщины; юниоры, юниорки)

ГДЕ: Магнитогорск, Российская Федерация

КОГДА: 18–22 июля

ЧТО: 9–10-й этапы Кубка России по велоспорту-ВМХ (мужчины, женщины)

ГДЕ: Пенза, Российская Федерация

КОГДА: 19–21 июля

ЧТО: Чемпионат и первенство Европы по маунтинбайку в дисциплине триал (мужчины, женщины; юниоры, юниорки)

ГДЕ: Германия, Вайльрод-Ридельбах

КОГДА: 21–22 июля

ЧТО: Первенство России по велосипедному спорту на шоссе (командная и парная гонки / мужчины 19–22 лет, юниоры)

ГДЕ: Самара, Российская Федерация

КОГДА: 23–27 июля

ЧТО: 11–12-й этапы Кубка России по велоспорту-ВМХ (мужчины, женщины)

ГДЕ: Брянск, Российская Федерация

КОГДА: 26–28 июля

ЧТО: Первенство России по велоспорту-ВМХ (гонка круизер / юниоры, юниорки 17–18 лет)

ГДЕ: Брянск, Российская Федерация

КОГДА: 26–28 июля

ЧТО: Второй этап Кубка мира по маунтинбайку в дисциплине триал (мужчины, женщины; юниоры, юниорки)

ГДЕ: Франция, Валь-д'Изере

КОГДА: 27–29 июля

ЧТО: Всероссийские соревнования по маунтинбайку (триал 20, триал 26)

ГДЕ: Москва, Российская Федерация

КОГДА: 27–29 июля

ЧТО: 6–7-й этапы Кубка мира по маунтинбайку (кросс-кантри, DH / мужчины, женщины)

ГДЕ: Франция, Валь-д'Изере

КОГДА: 28–29 июля

ЧТО: Игры XXX Олимпиады (мужчины, женщины)

ГДЕ: Лондон, Великобритания

КОГДА: 28 июля — 12 августа