

ВЕЛОСИПЕДНЫЙ ЖУРНАЛ

ITERA
Мы несем тепло людям

Провело

НОВОСТИ | ТЕСТЫ | ОБЗОРЫ | СПОРТ | МЕДИЦИНА | ИСТОРИЯ | МАРШРУТЫ

10 (32), декабрь 2012

ЯРКИХ ПОБЕД РОССИЙСКИМ ВЕЛОСИПЕДИСТАМ



В НОВОМ ГОДУ!

12+

новости велоспорта на www.provelomag.ru

ИГОРЬ МАКАРОВ: ИТОГИ ГОДА

Интервью президента ФВСР

ВЕЛОСИПЕД ЗИМОЙ

На байке — круглый год

BMX

История и современность

ISSN 2070-4763



9 1772070 1476771 1 2012



Издатель и учредитель
000 «Издательский дом РусВело»

Генеральный директор
Петр Чевардов
Главный редактор
Александр Жолуденко
Заместитель главного редактора
Александр Беликов
Исполнительный редактор
Владимир Гришечко
Ответственный секретарь
Валентин Лонцих
Директор по распространению
Галина Бернацкая

Билд-редактор
Росита Синиченко
Фотокорреспондент
Влад Богомолв
Главный художник
Алексей Новиков
Редактор новостей
Вячеслав Сумароков
Редактор тех. раздела
Дмитрий Коротков
Фотоматериалы: Роберто Беттини,
depositphotos.

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

Размещение рекламы:
Тел.: +7 (495) 981-88-70.
Факс: +7 (495) 981-88-71
news@rusvelo.ru

Отпечатано
000 «Вива-Экспресс».
107023, Москва,
ул. Электрозаводская, 20, стр. 3.
Тираж: 25 000 экз.

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

ISSN: 2070-4763
12+

Цена договорная.
Подписной индекс
по каталогу «Роспечать»
«Газеты и журналы» — 48640.

Мнение редакции не всегда совпа-
дает с мнением авторов.
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных модулей.

Фото на обложке:



**ВРЕМЯ ПО ГРИНВИЧУ
И ПО МАКАРОВУ**
Интервью

стр. **8**



**ПРОГРЕСС
ГОДА**
Итоги сезона

стр. **24**



ЗАЧИН НА СЕЗОН
Трансферы

стр. **28**



ПОСТСКРИПТУМ
Завершившие карьеру

стр. **30**



СЕРГЕЙ КОВПАНЕЦ
Интервью

стр. **35**



BMX
История и современность

стр. **48**



ТЕСТЫ

Giant XTC Composite 1 (2013)
Тест велосипеда

стр. **72**



4	СТОП-КАДР
8	ВРЕМЯ ПО ГРИНВИЧУ И ПО МАКАРОВУ Интервью
12	ВЕЛОСИПЕДНАЯ ФОТОМОЗАИКА — 2012
16	НОВОСТИ
23	СБОРНАЯ ТЕРРИТОРИЯ Предсезонный сбор команды «Русвело»
24	ПРОГРЕСС ГОДА Итоги сезона
28	ЗАЧИН НА СЕЗОН Трансферы
30	ПОСТСКРИПТУМ Завершающие карьеру
34	ТИМОФЕЙ КРИЦКИЙ: СНОВА В СЕДЛЕ Интервью
37	СЕРГЕЙ КОВПАНЕЦ: ЛУЧШИЙ ОТДЫХ ТРЕНЕРА — ВЫСОКИЙ РЕЗУЛЬТАТ СПОРТСМЕНА Интервью
38	ДВОЙНОЙ ЭФФЕКТ ТЕХНИЧНОГО ВИДА Кубок и чемпионат России по велокроссу
39	ПОДРАСТАЕТ ДОСТОЙНАЯ СМЕНА Всероссийский велокросс на призы ОАО «Ижевский радиозавод»
40	ВЕЛОСОТРУДНИЧЕСТВО Туркменистан и «ИТЕРА»: теперь сотрудничают и в велоспорте
41	ТРИДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ История одной победы
42	ВПОЛНЕ ЛЕТУЧИЕ ГОЛЛАНДЦЫ! Выставка в Киеве
	ВЕЛОРЕГИОНЫ:
44	Мурманск. По заполярью на велосипеде
46	Самара. Алексей Рыжов: в Самаре будут и трек, и велокольцо
48	Выборг. Кто поднимется на Выборгский олимп?
50	ВМХ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ
54	ВЕЛОСИПЕД, ЗИМА И Я Зимнее катание
60	ХТС: ХОЧЕТСЯ ТРЕНИРОВАТЬСЯ ЕЩЕ И ЕЩЕ Обзор велосипеда Giant XTC Composite 1 (2013)
	ТЕСТ КОМПОНЕНТОВ
64	Колеса SRAM RISE 40
65	Измеритель мощности SRM PowerControl 7
66	ВЕЛОВИТРИНА
70	КРУТИ ПЕДАЛИ, ПОКА ХОЛОДНО Велоклубы зимой
78	ЧЕМПИОНАТЫ МИРА НА ТРЕКЕ Велоистория. Чемпионаты мира на треке (продолжение)
84	ЧЕТЫРЕ УСАДЬБЫ ЗА ОДИН ДЕНЬ Веломаршруты. Подмосковье
88	ВЕЛОЮМОР
92	ТОТ ФИНИШ НА БАЙКАЛЬСКОМ ТРАКТЕ Велотворчество

ТЕХНОПАРК



ОБЗОРЫ

SRM PowerControl 7

Обзор измерителя мощности

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

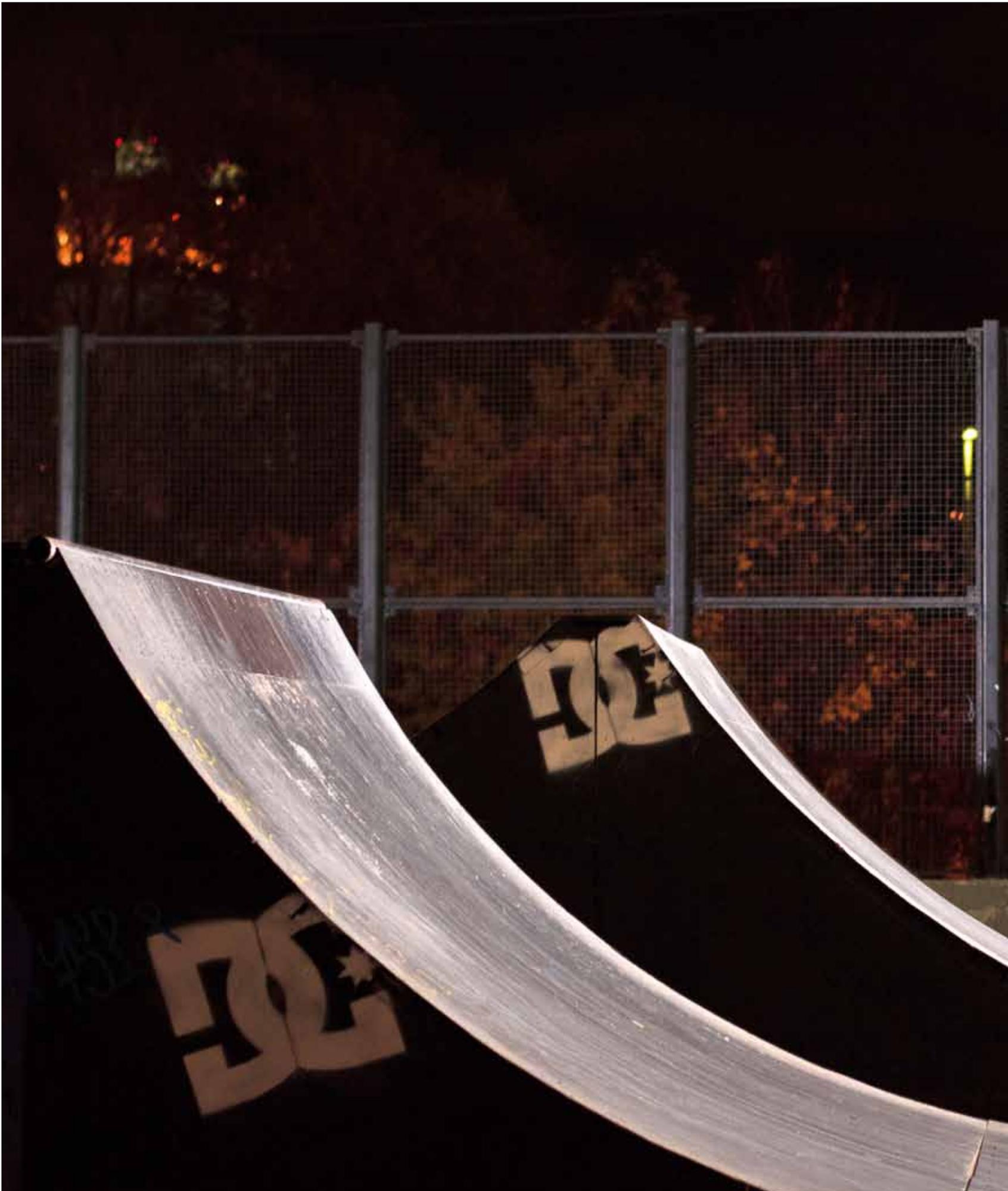






Тест велосипедов
серии Contessa в Альпах

Фото: **Маркус ГРЕБЕР**





Стас Шатило выполняет lookback

Фото: Александр БИВОЛ



ВРЕМЯ ПО ГРИНВИЧУ И ПО МАКАРОВУ

Президент ФВСР, основатель и глава Международной группы компаний «ИТЕРА» **Игорь Макаров** в беседе с главным редактором журнала Provelo Александром Жолуденко размышляет о том, что принес уходящий 2012 год велосипедному спорту страны. И о том, что и как предстоит сделать, чтобы возродить его былую славу.

PV: Игорь Викторович, одна из знаковых вех уходящего года — XXX Олимпиада. Здесь, в Лондоне, проходит Гринвичский меридиан — точка отсчета часовых поясов земного шара. Можно ли, на ваш взгляд, считать Лондонскую Олимпиаду своеобразной точкой отсчета нового времени в отечественном велосипедном спорте?

— Если иметь в виду, что для определения направлений развития российского велоспорта в следующем олимпийском цикле и на перспективу стратегически важной и первоочередной задачей является детальный анализ выступления российских спортсменов на Играх в Лондоне. Меня, как президента ФВСР, ее итоги, естественно, не радуют. Завоеваны две бронзовые медали, и обе — на счету Ольги Забелинской.

PV: Но, увы, наши спортсмены остались без наград на треке и в маунтинбайке, не выступали в ВМХ.

— Давайте попробуем оценить итоги не только с эмоциональной стороны, а в ретроспективе. Вот, скажем, командная гонка преследования. Еще недавно наши ребята не могли выехать из четырех минут. На Олимпиаде показали 3.58:282 и заняли четвертое место. И ведь это не лучший их результат. На этапах Кубка мира в Астане и Пекине, на чемпионате России они показывали 3.56–3.75. Естественно, мы рассчитывали на медали и в этой дисциплине. Не получилось. Но ведь это еще не повод, чтобы посыпать голо-

ву пеплом. Напротив. Надо, как говорится, засучить рукава и работать. Собственно, так и поступает ФВСР.

Тенденция к положительной динамике наметилась и в других дисциплинах. Хорошее время показал Денис Дмитриев в спринте. Он же вместе с Сергеем Кучеровым и Сергеем Борисовым завершили квалификацию командного спринта с рекордом России, заняли четвертое место и впервые попали в полуфинал Олимпийских игр. Это, несомненно, шаг вперед.

На четвертом месте завершила гонку кросс-кантри Ирина Калентьева. У мужчин набрал основную часть рейтинговых очков для завоевания олимпийской лицензии Евгений Печенин, хотя и занял 37-е место. Не буду останавливаться на других неудачах, хотя, как известно, отрицательный результат — тоже результат.

PV: Все это — веский повод для обстоятельного анализа положения дел в отечественном велоспорте?

— И принятия стратегических решений. В этом плане Лондонская Олимпиада, безусловно, может считаться определенной точкой отсчета.

PV: Но ведь не только же на основании итогов выступлений на Олимпиаде строятся и корректируются планы?

— Естественно. Уходящий год был насыщен рядом крупных международных соревнований, на которых наши спортсмены показы-

вали хорошие результаты причем не только на треке, но и на шоссе. Особенно отличились молодые гонщики, завоевавшие на первенстве мира на треке в Новой Зеландии 11 медалей (5 золотых, 2 серебряные и 4 бронзовые). Российская команда заняла второе общекомандное место, уступив только австралийцам. Более того, Дарья Шмельёва установила мировой рекорд в гите на 500 метров с места, а в паре с Лидией Плужниковой обновила мировой рекорд в командном спринте.

На первенстве Европы в Португалии мы вышли на первое место в общекомандном зачете, выиграв 13 медалей: 5 золотых, 5 серебряных и 3 бронзовые.

В этом году впервые за семь лет завоевали золото чемпионата мира по велоспорту на шоссе в Нидерландах. Победа Антона Воробьева в индивидуальной гонке на время в категории спортсменов до 23 лет стала значительным событием в российском велоспорте.

Наши спортсмены выиграли 11 медалей на чемпионате Европы по велоспорту на треке в Литве. 2 золотые, 7 серебряных и 2 бронзовые медали, итоговое третье место в общекомандном зачете и первое место по общему количеству медалей — таков итог европейского чемпионата.

Эти результаты говорят о том, что у сборной команды России в следующем олимпийском цикле хорошие перспективы на крупнейших международных соревнованиях и Олимпийских играх 2016 года.

PV: То есть речь идет о предстоящем четырехлетии?

— Уже в ближайшее время мы можем рассчитывать, что наши спортсмены вернуться в элиту мирового велосипедного спорта. Что же касается более отдаленной перспективы, то именно на нее мы и работаем. Когда избирался президентом ФВСР, я отметил, что у нас есть два пути развития. Первый — авральный, к которому привыкли в СССР: собрать все лучшее, что у нас есть, и хоть что-то показать. И второй путь — системная работа, которой отдаю предпочтение. Так вот, мы нацелены именно на выстраивание системы, которая даст результаты и в ближайшее время, и в будущем. Причем не на уровне всплесков, а заложит достойную базу для стабильных высоких результатов. Знаете, когда началось восхождение тех же англичан к нынешним достижениям?

PV: Пятнадцать лет назад.

— Да, когда они приняли государственную программу развития велоспорта. Спортсмена мирового уровня за год-два не подготовишь. Как говорится, дитя сразу шага не делает. Так и в велоспорте. Чтобы вырастить гонщика экстра-класса, нужно 8–10 лет кропотливой работы. И не только тренеров, но и ученых, медиков, механиков и т.д. Я уже не говорю о средствах — наш вид спорта требует современных трасс, треков, велотехники, автомобилей, формы, питания, содержания баз. Вот почему нужна именно системная работа. Причем на всех уровнях, начи-



Рост численности занимающихся велоспортом в России

ная от секций и детско-юношеских спортивных школ до профессионалов Мирового тура.

Поэтому, говоря сегодня о грядущем четырехлетии, хочу подчеркнуть: мы уже приступили к подготовке ребят, которые будут отстаивать спортивную честь Родины и на Олимпиаде в Рио-де-Жанейро в 2016 году, и на последующих стартах самых престижных соревнований.

РВ: Амбициозные планы...

— А иначе и не стоит за дело браться. Я по жизни максималист. Вот взять, к примеру, компанию «ИТЕРА», которой я руковожу. Кто бы в 1992 году мог сказать,



▲ Антон Воробьев (в центре) - победитель в индивидуальной гонке на время среди юниоров на Чемпионате мира в Лимбурге



В Программе «СТАРТ» принимают участие представители всех федеральных округов страны



▲ Таким будет строящийся крытый велотрек в Омске

В 2012 году проведены:

- более 140 соревнований по общероссийскому календарю (трек, шоссе, МТВ, BMX)
- 13 международных состязаний: 8 – шоссе, 3 – трековых, 2 – МТВ (в том числе и чемпионат мира)
- первые международные женские гонки «Гран-при Майкопа», «Тур Адыгеи»

Федерация велосипедного спорта России приняла программу поддержки ветеранов. В нее включены меры по укреплению здоровья ветеранов и членов их семей, проведение соревнований с их участием, а также поддержка сборных ветеранских команд.

что она займет достойное место в топливно-энергетическом комплексе страны? Обустроит на Ямале несколько нефтегазоконденсатных месторождений, будет полностью обеспечивать Свердловскую область газом, работать в десятках стран мира и т. д.? А вот в этом году отметили уже 20-летие компании. Так и в спорте. Если взялся – тяни. Тем более что и в бизнесе, и в Федерации велоспорта удалось собрать команды высокопрофессиональных специалистов. Значит, можно и нужно строить и реализовывать самые амбициозные планы.

РВ: Игорь Викторович, в ряду первоочередных задач вы особо выделили задачу подготовки

юных гонщиков. Как это выглядит на практике?

— В июне 2011 года приняли целевую программу материально-технической поддержки спортивных школ «Старт». Замечу, что в реализации программы участвуют 38 региональных федераций. Закупаем и передаем на места велосипеды, автомобили, форму. В результате нам удалось не только остановить падение численности занимающихся велоспортом, но и добиться заметного роста – на 15–16%. Благодаря программе «Старт», на 60% выросло число велосипедов и на 26% – автомобилей, используемых для подготовки велосипедистов в регионах России. В первенстве Федерации участвовали 310 спортсменов, что чуть ли не вдвое больше, чем в прошлом году. Количество спортивных школ, чьи воспитанники участвовали в соревнованиях, увеличилось с 34 до 58, рост – 58%.

Эти цифры, не скрою, радуют. Поэтому мы продолжим реализацию программы «Старт». Тем более что существует она как часть глобального плана развития велосипедного спорта России.

РВ: Как первая ступенька к вершинам мастерства?

— Можно и так сказать.

РВ: А дальше?

— Следующим шагом станет реализация «Концепции развития региональных центров велосипедного спорта». Она представляет собой документ стратегического планирования, направленный на укрепление среднего звена системы непрерывной подготовки спортсменов.

Концепция базируется на консолидированном мнении специалистов Федерации и привлеченных высококвалифицированных экспертов. Ее поэтапное внедрение обеспечит подготовку велосипедистов от начального уровня до сборной и профессиональной команд, будет способствовать закреплению спортсменов-лидеров в регионах, окажет влияние на рост результатов гонщиков и позволит создать конкурентную среду в велосипедном спорте России.

В планах Федерации — создание региональных центров в Иркутске, Екатеринбурге, Омске, Уфе, Адыгее и других городах и республиках, где имеются давние традиции велоспорта, работают специализированные образовательные учреждения, проводятся соревнования внутрироссийского календаря. Первым может стать пилотный проект в Самарской области, где уже достигнута договоренность с губернатором Николаем Меркушкиным о создании регионального центра велоспорта и строительстве велотрека. С главами Мордовии — Владимиром Волковым и Адыгеи — Асланом Тхакушиновым обсуждены вопросы создания центров и строительства специализированных сооружений. Подтвердили намерение строить объекты велосипедного спорта руководители Пензенской, Тульской, Ульяновской областей и Приморского края.

PV: Это требует немалых вложений. Кто будет финансировать?

— Здесь потребуются объединение усилий федерального центра, региональных бюджетов и бизнеса. Надеюсь все получится, опыт коллективного сложения сил есть.

PV: Вы имеете в виду Попечительский совет ФВСР?

— Конечно. Сколько же было скептиков, когда мы его создавали! Прошло совсем немного времени, и жизнь подтвердила правильность выбранного курса.

PV: Попечительский совет создавался под конкретный проект — профессиональную команду Мирового тура «Катюша», а сейчас речь о развитии массового спорта в стране.

— Не совсем так. Когда создавалась «Катюша», условились о финансировании первой в истории России профессиональной команды, которая была призвана стать

своеобразным маяком, центром притяжения для наших велосипедистов. Но уже тогда подразумевалось, что «Катюша» будет вершиной пирамиды отечественного велосипедного спорта. А основанием этой пирамиды должен стать Общероссийский проект развития велоспорта, включающий массовый спорт, велосекции и ДЮСШ. И я искренне благодарен председателю Попечительского совета ФВСР Сергею Чемезову, первому заместителю председателя Совета Алексею Миллеру, всем членам Совета за их поддержку, неравнодушие и глубокое понимание проблем, связанных с возрождением велоспорта и вывода его на ведущие позиции в мире.

В результате, кроме профессиональной «Катюши», у нас есть континентальные команды «Русвелло», «ИТЕРА-Катюша», «ИТЕРА-Катюша до 23 лет», команда резерва — «Русь». Теперь, как и намечали, ведем, образно говоря, планомерное наступление по всему фронту — от программы «Старт» к спорту выс-



▲ Ольга Забелинская — двукратный бронзовый призер олимпиады в Лондоне

ших достижений. А в том, что высокие результаты будут, у меня нет никаких сомнений.

PV: Результатами «Катюши» довольны?

— Да. Команда одержала ряд убедительных побед в престижных профессиональных гонках. Хоаким Родригес признан лучшим гонщиком года. Убежден, что потенциал у команды большой, она добьется еще более впечатляю-

щих результатов. Сейчас там происходит смена поколений. Команду возглавил легендарный гонщик, трехкратный олимпийский чемпион Вячеслав Екимов. В «Катюшу» пришли четыре молодых гонщика — все россияне. Так что с нетерпением ждем нового сезона и новых побед.

PV: Будет ли проведена гонка Мирового тура в России?

— Обязательно. К сожалению, пока не могу назвать точной даты ее проведения. Но в том, что она состоится, абсолютно уверен. Сейчас идут согласования, разрабатывается маршрут, готовится инфраструктура, техническое обеспечение, ведем переговоры со СМИ. Словом, делаем все, чтобы гонка прошла на мировом уровне и стала настоящим праздником велосипедного спорта в России.

PV: Игорь Викторович, что бы вы хотели пожелать читателям журнала Provelo в канун Нового 2013 года?

— Хочу пожелать не только читателям, но и редакции, ее внештатным авторам, издательскому дому «Русвелло», всему нашему велосипедному сообществу доброго здоровья, уверенности в завтрашнем дне. Мира, счастья вам и вашим семьям. С Новым годом, друзья!

P. S. «Время — такая странная субстанция, в которой хочется пребывать как можно дольше и которое идет быстрее чем, хочется, и оказывается короче, чем кажется... Иногда представляется, что время — просто живой объект, с которым можно договориться». Такое ощущение, что эти слова замечательного художника Бориса Жутковского можно в полной мере отнести к Игорю Макарову. К тому, как ему удастся вместишь в такую постоянную величину, как время, значительно больше, чем другим людям. Его способность видеть перспективу, находить наиболее эффективные пути к решению самых сложных задач, увлечать людей — поражает. Это интервью — яркое подтверждение тому. Мы попросили Игоря Викторовича подвести итоги года, а он ставит задачи на десятилетие вперед. Причем ставит их прежде всего самому себе. В том, что будет именно так, как он предполагает, сомневаться не приходится. Весь его опыт, его достижения в бизнесе и в спорте дают ос-

нование задуматься о том, что ему каким-то мистическим образом удастся «договариваться» со временем.

Нам остается только подождать, чтобы в очередной раз убедиться — есть время не только по Гринвичу, но и по Макарову. PV

Когда верстался номер журнала, стало известно, что лицензионная комиссия UCI 10 декабря не подтвердила участие команды «Катюша» в гонках Мирового тура 2013 года. И это несмотря на то, что «Катюша» занимает вторую строчку в мировом командном рейтинге, в ее составе лучший гонщик планеты Хоаким Родригес и лицензия выдана команде до 2015 года. Никаких оснований и объяснений по поводу принятия такого волюнтаристского решения на момент сдачи номера в печать не комиссия, ни UCI не приводят.

В этой связи Президент Федерации велосипедного спорта России Игорь Макаров выступил с заявлением для СМИ:

— Мы занимаем жесткую позицию в отношении этого беспрецедентного шага UCI. Нам говорят, что решение принимает независимая комиссия. Но давайте посмотрим кто в ее составе. Там четыре гражданина Швейцарии и они, оказывается, вправе лишить одну из лучших команд возможности участвовать в гонках Мирового тура. При этом меня, как члена руководящего комитета UCI даже не информируют. Считаю, что UCI нуждается в коренном реформировании — об этом я буду говорить на руководящем комитете, который пройдет 3 февраля в США. В этом вопросе меня поддерживают другие члены руководящего комитета. Что же касается нынешней ситуации, то я хотел бы подчеркнуть, что с категорическим требованием вернуть «Катюше» лицензию выступил президент Европейской федерации велоспорта. Такую же принципиальную позицию занимают представители Испании, Италии, США и ряда других стран. Ощущая такую поддержку международного велосипедного сообщества, мы будем бороться до конца. Уже подали иск в суд в Лозанне, направили соответствующие документы в UCI. Думаю, что справедливость восторжествует. Пока мы едины — мы непобедимы.

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ФОТОМОЗАИКА 2012

Фото: Влад БОГОМОЛОВ

Новый год – любимый праздник. Всенародный! Он не засиживается в уютных квартирах-гнездышках и после боя Кремлевских курантов нетерпеливо, с песнями, шутками и прибаутками вываливается в ночь. На принаряженные дворы, улицы и площади, залитые огнями фейерверков.

А еще он не скупится на подарки, стараясь удивить ими родных, друзей, коллег.

А некоторым удастся делать такие подарки, что радуют родной го-

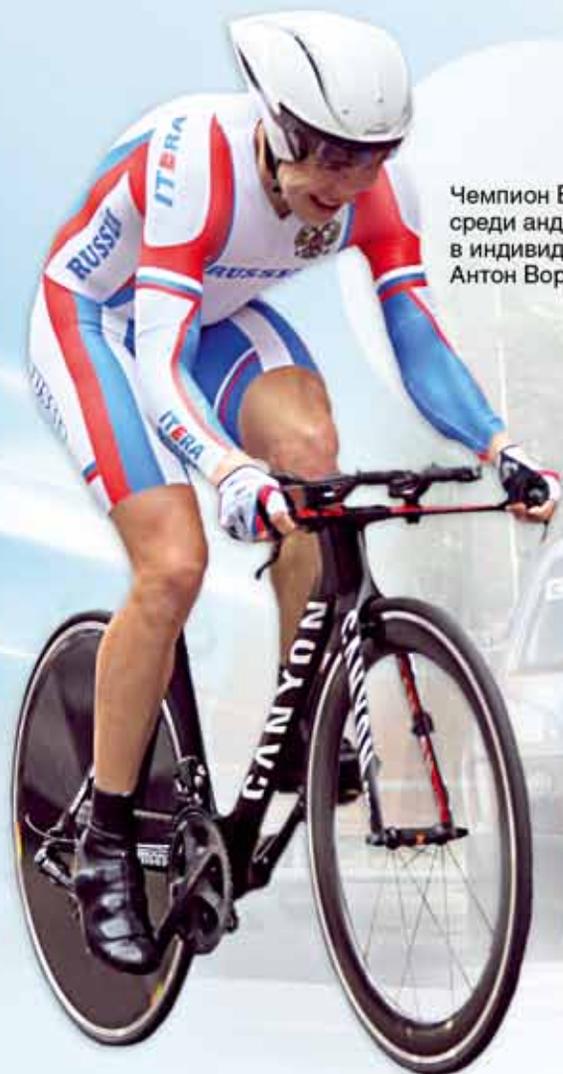
род, область, республику. И даже страну. Причем, не единожды!

Вот они, герои отечественного велоспорта, кто так щедр на спортивные подарки. Вглядитесь в их лица, запечатленные нашими фото-репортерами на самых престижных соревнованиях. И, надеемся, они добавят праздничного настроения вам, читатель. Всем, кто предан «железному коню».

И всем, кто уверен, что не за горами новые блестящие победы наших парней и девчат. Право же, у нас есть с кого брать пример.



Двукратная бронзовая призерка Олимпиады-2012 в Лондоне Ольга Забелинская



Чемпион Европы среди андеров в индивидуальной гонке Антон Воробьев



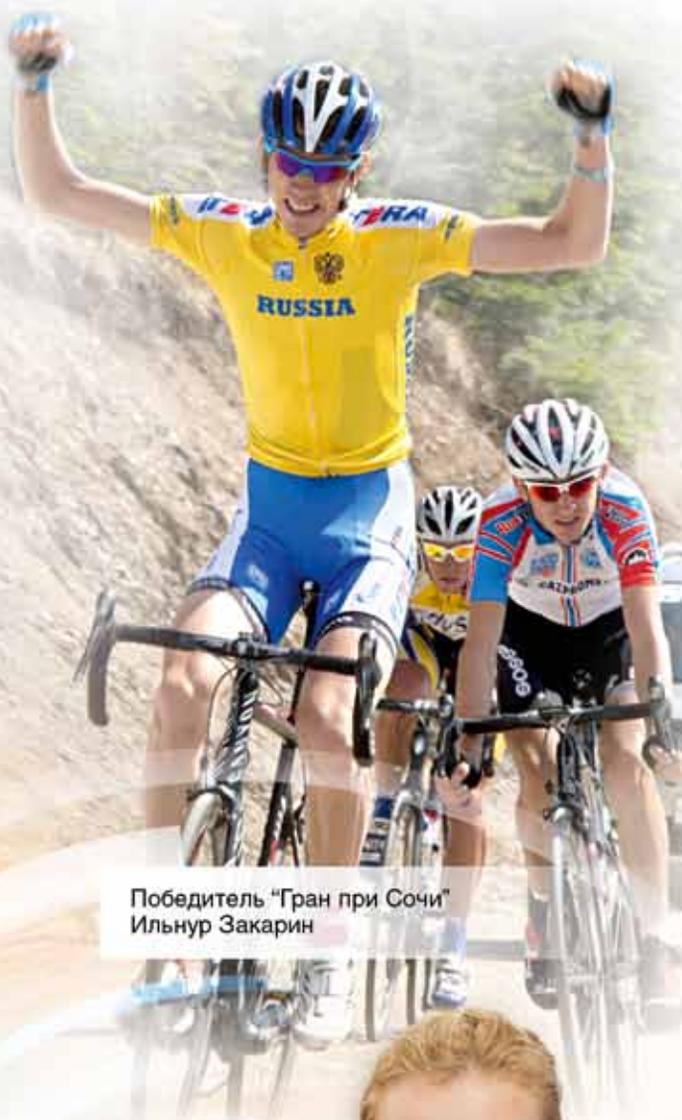
Чемпионат России в Воронеже. Победитель в групповой гонке Эдуард Ворганов и призеры Александр Колобнев и Павел Брутт

Победитель этапа
и призер Кубка мира
2011-2012
в групповой гонке
Кирилл Свешников



Бронзовая призерка Чемпионата Европы
среди юниоров 2012 в гите на 500 м с места-
Лидия Плужникова и чемпионка Дарья Шмелёва

Победитель "Гран при Сочи"
Ильнур Закарин



Победитель гонки
"Пять колец Москвы"
Игорь Боев



Победительница Кубка мира 2011-2012
в гите на 500 м с места Анастасия Войнова





Чемпионка России 2012
Ирина Калентьева



Чемпион Европы 2012 среди андеров
в омниуме Виктор Манаков



Серебряная призерка чемпионата Европы-2012
в гонке по очкам Евгения Романюта



Серебряные призеры чемпионата Европы-2012
в мэдисоне Артур Ершов и Валерий Кайков



Заезд юных спортсменов на Спартакиаде группы компаний "ИТЕРА"



Чемпион России 2012 Антон Гоголев



Чемпион Европы 2012 в индивидуальном спринте Денис Дмитриев



Чемпионка мира 2012 в гонке по очкам Анастасия Чулкова



Чемпионы Европы 2012 в командной гонке преследования Алексей Марков, Валерий Кайков, Артур Ершов и Александр Серов

Конференция ФВСР: анализ и перспективы

Федерация велосипедного спорта России провела ежегодную конференцию, в которой приняли участие делегаты 61 региона страны.



⚡ Выступает Владимир Вагенлейтнер

⚡ Конференцию открыл генеральный директор ФВСР Владимир Вагенлейтнер. В своем докладе он проанализировал итоги выступления сборных ко-

контрольно-ревизионной комиссии ФВСР Петра Чевардова об итогах работы в 2008–2012 годах, обсудили концепцию региональных центров велосипедного

ны автомобили «ГАЗель» по программе «Старт» 2012–2013 годов представителям федераций велосипедного спорта Удмуртской Республики и Нижегородской области.

Руководство ФВСР отметило высокий уровень организации

Вагенлейтнер от имени президента ФВСР Игоря Макарова поблагодарил за работу Юрия Филиппова (тренера двукратного бронзового призера Олимпийских игр-2012 Ольги Забелинской), Валерия Барсука (тренера чемпиона мира по велоспорту-шоссе в категории



⚡ Заместитель министра спорта Павел Колобков



⚡ Заседание руководящего комитета

манд России по велоспорту на Олимпийских играх в Лондоне, рассказал делегатам о результатах работы ФВСР в текущем году, перспективах и планах Федерации на следующий год.

Делегаты конференции заслушали доклад председателя

спорта, разработанную экспертами Федерации, и итоги реализации целевой программы материально-технической поддержки спортивных школ по велоспорту «Старт» в 2011–2012 годах.

В рамках конференции были подписаны соглашения и вруче-



⚡ В ходе конференции представителям региональных Федераций были вручены сертификаты на получение грантов от ФВСР

соревнований в Пензе, Воронежской области, Краснодарском крае и Республике Адыгея. Представителям федераций этих регионов были вручены первые гранты ФВСР в размере 1 миллиона рублей.

В завершение конференции генеральный директор Владимир

спортсменов до 23 лет Антона Воробьева) и председателя коллегии судей ФВСР Юрия Староватых и вручил им грамоты и часы Tissot. В работе конференции принял участие заместитель министра спорта РФ Павел Колобков.

Пресс-служба ФВСР

Приоритет — развитию велоцентров

В Москве состоялось заседание Попечительского совета Федерации велосипедного спорта России. На нем обсуждались вопросы дальнейшего развития велосипедного спорта в России.

» Заседание открыл председатель Попечительского совета, генеральный директор ГК «Ростехнологии» Сергей Чемезов. Он сообщил о введении в Попечительский совет ФВСР губернатора Самарской области Николая Меркушкина и генерального директора ОАО «Вертолеты России» Дмитрия Петрова.

Подводя итоги года, президент ФВСР **Игорь Макаров** сказал: «2012 год — это год 20-летия компании «ИТЕРА» и моей двухлетней службы на посту президента Федерации велосипедного спорта России. Мне очень приятно, что сегодня в этом зале собрались люди, которым небезразлично будущее отечественного велоспорта. И я, как президент Федерации, от всей души хочу сказать вам большое спасибо за деятельное участие в развитии российского велоспорта! Приоритетными направлениями работы ФВСР в следующем году станут рост качества выступлений российских спортсменов на крупнейших международных соревнованиях, укрепление сотрудничества с международными организациями и регионами РФ, совершенствование спортивного календаря и повышение уровня организации соревнований по велоспорту, а также развитие материально-технической базы и реализация целевых программ развития велосипедного спорта в России».

И. В. Макаров также представил членам Попечительского совета Концепцию развития региональных центров велосипедного спорта, разработанную экспертами Федерации, и сообщил, что достигнута договоренность о реализации пилотного проекта в Самарской области.

С отчетным докладом о работе в 2012 году выступил генеральный директор ФВСР Владимир Вагенлейтнер. Он рассказал о проведенных Федерацией соревнованиях, в том числе двух новых международных женских гонках — «Гран-при Майкопа» и «Туре Адыгеи», о программах Федерации и результатах реализации Целевой программы

материально-технической поддержки спортивных школ «Старт» в 2011–2012 годах, международной деятельности, сотрудничестве ФВСР с регионами и развитии материальной базы.

В заключительной части заседания состоялась торжественная церемония подписания соглашения между президентом ФВСР Игорем Макаровым и президентом Самарской федерации велосипедного спорта Александром Зубаревым о реализации Целевой программы развития спортивных школ по велосипедному спорту «Старт» 2012–2013 годов и передача автомобиля «ГАЗель».

Кроме того, Игорь Макаров отменил работу средств массовой информации в области популяризации велосипедного спорта и по уже сложившейся традиции вручил



почетные грамоты представителям наиболее активных СМИ. В заседании Попечительского совета принял участие заместитель министра спорта РФ Павел Колобков.

После заседания эксклюзивное интервью журналу Provelo дал заместитель министра внутренних дел РФ **Виктор Кирьянов**.

PV: Виктор Николаевич, по-прежнему актуальным остается вопрос о разрешении велосипедистам тренироваться на федеральных трассах. Как, на ваш взгляд, может быть решена эта проблема?

В. Кирьянов: Мы неоднократно эту тему обсуждали. Решать про-

блемы обязательно нужно, но где и как? Ежегодно количество автомобилей на дорогах увеличивается почти на два миллиона. В результате — перенасыщение транспортом, огромные пробки и большие экономические потери от этого. Как быть с велосипедистами? При нынешнем положении дел их пребывание на дорогах крайне опасно. Никак не можем приучить водителей пропускать пешеходов на переходах. А к велосипедистам они и вовсе не привыкли. И если разрешить им кататься по дорогам, то их сшибать будут, а они нам нужны живые и здоровые.

PV: Какой же выход?

В. Кирьянов: Первым делом — создавать условия для велодвижения, как это делают в Европе. Создавать инфраструктуру, строить велодорожки и находить место на

дороге, чтобы велосипедисты были в безопасности.

PV: То есть вы — за?

В. Кирьянов: Конечно, за. Ведь речь идет о здоровом образе жизни. Мы с Игорем Макаровым и Сергеем Чемезовым неоднократно говорили об этом. Может быть, это должна быть государственная программа, и заниматься этим вопросом нужно специально.

* * *

На сегодняшний день в состав Попечительского совета входят: С. В. Чемезов (председатель), генеральный директор Государственной корпорации «Ростехнологии»; А. Б. Миллер (первый заместитель

председателя Совета), председатель Правления ОАО «Газпром»; А. И. Акимов, председатель Правления ОАО «Газпромбанк»; Н. И. Меркушкин, губернатор Самарской области; М. В. Кузовлев, президент-председатель Правления ОАО «Банк Москвы»; Н. Г. Брунич, генеральный директор ОАО «Зарубежнефть»; А. А. Волков, Президент Удмуртской Республики; И. Н. Губин, президент ЗАО «АКБ «Новикомбанк»; А. М. Гусятников, член Президиума Федерации велосипедного спорта России; В. А. Дмитриев, председатель Государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности»; В. Н. Кирьянов, заместитель министра внутренних дел по безопасности на транспорте; С. А. Добряков, заместитель начальника Главного управления по обеспечению дорожного движения МВД РФ; Ю. А. Кудимов, генеральный директор ООО «Инвестиционная компания Внешэкономбанка «ВЭБ Капитал»; С. К. Кузнецов, заместитель председателя Правления ОАО «Сбербанк России»; И. В. Макаров (заместитель председателя), президент ФВСР, председатель Совета директоров ООО «НГК «ИТЕРА»; З. Г. Магомедов, председатель Совета директоров ООО «Сумма Капитал»; Ю. Д. Нагорных, заместитель министра спорта Российской Федерации; А. А. Златопольский, первый заместитель генерального директора ФГУП «ВГТРК»; С. В. Никитенко, чемпион мира по велоспорту; Л. В. Огородников, председатель Совета директоров ООО «СП «Каро»; В. С. Сысоев, почетный президент ФВСР, председатель экспертного совета ФВСР; Н. П. Токарев, президент ОАО «АК «Транснефть»; П. Ю. Чевардов, чемпион СССР, призер чемпионата мира по велоспорту, исполнительный директор Фонда развития и поддержки велосипедного спорта России; В. А. Вагенлейтнер, генеральный директор Федерации велосипедного спорта России; Д. Е. Петров, генеральный директор ОАО «Вертолеты России».

Пресс-служба ФВСР



BMX в Анапе

В Анапе на Всероссийских соревнованиях по велоспорту BMX в категории «элита» в гонке «классик» победу одержали члены сборной команды страны Борис Пономарев (г. Сарапул) и Наталья Суворова (г. Саранск).

» После тренировочного цикла по общефизической подготовке в Анапе сборная России до 24 декабря проведет заключительный сбор на велодроме в Саранске, где будут определены претенденты на участие в первом и втором этапах Кубка Европы.

«Русвело» готовится к новому сезону

На сбор в Лимассоле отправилась мужская шоссейная команда, получившая в межсезонье солидное подкрепление из молодежной команды «ИТЕРА-Катюша».

» — После отпуска гонщикам предстоит выполнить большой объем работы средней интенсивности, — поделился программой сбора главный тренер Николай Морозов. — Пока будем тренироваться на равнине, выполняя силовые и шоссейные тренировки. Более интенсивные нагрузки будут уже после Нового года.

Состав мужской команды: Игорь Боев, Артур Ершов, Николай Журкин, Ильнур Закарин, Роман Майкин, Валерий Кайков, Евгений Ковалёв, Иван Ковалёв, Павел Кочетков, Леонид Краснов, Сергей Климов, Виктор Манаков, Александр Миронов, Артём Овечкин, Александр Рыбаков, Иван Савицкий, Александр Серов, Геннадий Татаринов, Сергей Помощников, Сергей Фирсанов, Андрей Соломенников.

«Русвело» создана в начале 2012 года. Главная задача команды — подготовка сильнейших российских трековых гонщиков с возможностью выступлений в шоссейных однодневных и многодневных гонках. На счету мужской команды в дебютном сезоне 10 побед, первую в истории команды одержал Александр Серов, выигравший второй этап «Вуэльты Мурсии». Профессиональная континентальная мужская команда состоит только из российских гонщиков.



Удержится ли мировой рекорд голландца Маса Ван Бека?

Голландский велосипедист 56-летний Мас Ван Бек после нескольких неудачных попыток на полотне олимпийского велотрека «Крылатское» все же смог в октябре установить мировой рекорд в часовой гонке за лидером.

» Ровно за один час он проехал 66,639 км, что составило 200 кругов. В канун Нового года на национальном чемпионате по велоспорту на треке, который пройдет в Апельдорне, гонщик из Нидерландов 35-летний Питер Шеп собирается побить этот рекорд. В разговоре с журналистами Ван Бек сказал: «Конечно, я тайне надеюсь, что мой рекорд останется непревзойденным. Но если кто его и побьет, то Питер».

Президент UCI поздравил «ИТЕРУ» с 20-летием

Президент Международного союза велосипедистов Пэт Маккуэйд поздравил компанию «ИТЕРА» с 20-летием и рассказал о ее роли в развитии велоспорта в Европе.

» — С начала своей деятельности в 1992 году МГК «ИТЕРА» — признанный в мире производитель природного газа. С проектами в Европе, Азии и Соединенных Штатах она действительно сделала себе имя и нашла свою нишу на мировом рынке. Вместе с тем история успеха «ИТЕРЫ» выходит за рамки работы в газовой отрасли. Это социально ответственная компания, спонсирующая образование, культуру и спорт. И я рад, что одним из направлений ее благотворительности является велосипедный спорт! «ИТЕРА» является долгосрочным и главным спонсором не только российской Федерации велоспорта, но и Европейского союза велосипедистов. Эти два руководящих органа, один — национальный, другой — континентальный, очень важны для велоспорта как в России, так и во всей Европе. И только благодаря поддержке спонсоров, таких как «ИТЕРА», они в состоянии выполнять свои задачи. «ИТЕРА» также является спонсором велосипедных команд: UCI ProTeam — Katusha Team, UCI Continental Team — «ИТЕРА-Катюша», UCI Continental Team «ИТЕРА-Катюша» (от 21 года до 23 лет), UCI Continental Team «Русвело», молодежная команда «Русь».

Благотворительность очень важна для велоспорта, и я могу только поблагодарить «ИТЕРУ» за поддержку велосипедного спорта как в России, так и во всей Европе.

Уиггинс получил «Золотой велосипед»

Британцу Брэдли Уиггинсу вручена премия «Золотой велосипед».

» Награда присуждается французским журналом VELO лучшему велогонщику по итогам завершившегося сезона, сообщает road.cc. Согласно опросу среди журналистов, гонщик Sky Procyling обошел испанца Хоакима Родригеса из «Катюши» и бельгийца Тома Бонена из команды Omega Pharma — Quick-Step Cycling Team. В нынешнем сезоне Уиггинс выиграл «Тур де Франс», многодневку «Париж — Ницца», «Тур Романдии», «Критериум Дофине» и разделку на Олимпиаде в Лондоне.

Появятся ли видеокамеры на велосипедах?

Техническая комиссия UCI объявила, что рассмотрит вопрос использования на велосипедах видеокамер и устройств GPS-передачи.

» Камеры были запрещены в 2011 году, после их широкого использования на «Туре Калифорнии». UCI собирает рабочую группу для обсуждения возможности легализации в WorldTour перечисленных устройств. Возвращение гаджетов в WorldTour ожидается в начале 2013 года.

Чемпионат мира-2014 пройдет в Испании

Международный союз велосипедистов (UCI) подтвердил, что чемпионат мира по велоспорту на шоссе пройдет в испанской Понферраде 20–28 сентября 2014 года.

» Ранее высказывались сомнения в успешном проведении соревнований в условиях экономического кризиса на Пиренейском полуострове.

«Рад подтвердить, что организаторы чемпионата мира в Понферраде оперативно ответили на просьбу предоставить нам финансовые гарантии. Теперь мы можем с уверенностью смотреть в будущее. Чемпионат мира пройдет в одной из красивейших стран с богатыми велосипедными традициями», — заявил президент UCI Пэт Маккуэйд.

Велосипедные пробки в Амстердаме

Число велосипедистов увеличивается в Европе из года в год. Жители Амстердама жалуются на бесконечные велосипедные пробки: дорожки слишком малы, чтобы пропускать огромное количество велосипедистов.

» В 800-тысячном городе их насчитывается 500 тысяч. Свободных парковок тоже становится все меньше. Владельцы велосипедов вынуждены оставлять их по своему усмотрению. В результате в Нидерландах зарегистрировано 90 тысяч случаев угона велосипедов.

Толстякам — бесплатный велосипед

Во французском Страсбурге проводят социальный эксперимент: страдающие избыточным весом отныне смогут заниматься физкультурой в специальных залах или взять напрокат велосипед — совершенно бесплатно.

» Акция получила название «Лечебная физкультура по рецепту». Расходы мэрии составят около 130 тысяч евро за год эксперимента. Физкультурные рецепты будут выписывать более 50 страсбургских врачей-терапевтов, которые согласились помочь местным толстякам. На выбор предлагаются велосипед, ходьба, гимнастика, гребля и лечебная физкультура.

По словам мэра Страсбурга Ролана Риса, «речь не идет о создании дополнительной графы расходов в Фонде социального страхования. Мы пытаемся таким образом найти альтернативный вариант». Идея заключается еще и в том, чтобы помочь грузным людям снова поверить в себя, а не просто глотать таблетки, лежа на диване дома. Идею мэрии горячо поддержали городские СМИ.

Исследования подтвердили, что ежедневные получасовые прогулки или бег трусцой в течение такого же промежутка времени увеличивают среднюю продолжительность жизни на шесть лет и благотворно влияют на работу мозга.

Ожидается, что идея станет привлекательной примерно для 400 человек. За состоянием их здоровья, уточняет ИТАР-ТАСС, в течение года будет следить группа независимых врачей, приглашенных из других регионов Франции, чтобы понять, удачным ли окажется этот опыт.

Требуют реформ в велоспорте

Ведущие европейские газеты потребовали реформ в велоспорте из-за расследования Американского антидопингового агентства (USADA) по делу команды US Postal и велогонщика Лэнса Армстронга.

» Под обращением к Международному союзу велосипедистов (UCI) подписались газеты L'Equipe (Франция), La Gazzetta dello Sport (Италия), Het Nieuwsblad, Le Soir (обе — Бельгия) и другие издания. В нем восемь пунктов, в том числе — призыв к UCI разделить ответственность в деле Армстронга и просьба к Всемирному антидопинговому агентству (WADA) о создании независимой комиссии, которая проведет расследование по допинговым случаям в велоспорте за последние 20 лет. Газеты также призывают к изменению системы допинг-контроля (проведение тестов на крупных соревнованиях сотрудниками WADA и национальными антидопинговыми агентствами), увеличению срока наказаний, реформе Мирового тура и системы лицензирования команд.

«Последние разоблачения показывают, что в велоспорте существовала большая система. Мы больше не можем верить UCI или менеджерам, которые участвовали в обмане. Однако ответственность лежит на всех: международной Федерации, менеджерах, спонсорах, организаторах и спортсменах», — цитирует Cyclingnews.

В Чебоксарах строится центр маунтинбайка

В Чебоксарах на территории Парка культуры и отдыха началось строительство регионального центра олимпийской подготовки по велоспорту-маунтинбайку.

» По словам министра по физической культуре, спорту и туризму Чувашской Республики Сергея Мельникова, спортивное сооружение включает в себя полноценный физкультурно-спортивный комплекс со спортивным, тренажерным залами, с двумя плавательными бассейнами, один из которых предназначен для обучения детей плаванию, другой — 25-метровый — для спортивного плавания. Здесь же разместятся гостиничный комплекс на 60 мест, конференц-зал и современный медико-восстановительный центр, что позволит проводить на базе центра учебно-тренировочные сборы.

На территории центра также возведут открытый велодром для занятия BMX, кольцевую трассу для шоссейной подготовки велосипедистов протяженностью около 7 км — с хорошим рельефом, перепадами высот, а также несколько трасс для занятия маунтинбайком различной степени сложности. Центр олимпийской подготовки будет не только готовить высококлассных спортсменов-велогонщиков, он также предназначен для активного досуга горожан. Общая стоимость масштабного проекта составляет около 442 миллионов рублей. Сдача объекта запланирована на 2014 год.

В Смоленске избран президент Федерации

В Смоленске президентом Федерации велосипедного спорта области избран заслуженный тренер РСФСР Александр Марченков

» Вице-президентом избран Анатолий Леонтьев, заслуженный тренер России, мастер спорта международного класса по велоспорту на треке. Тренерский совет Федерации возглавил Алексей Пронин. В состав совета вошли Ирина Безрѐбрая, Олег Купленков и Дмитрий Вавилкин.

На общем собрании областной Федерации также обсуждены итоги ее работы в последние три года и календарь соревнований в 2013 году.

Объявлен конкурс

Региональное министерство спорта объявило конкурс на выполнение корректировки проекта Омского центра спортивной подготовки.

» Агентство «Премьер-Инфо» уточняет, что в соответствии с корректированным проектом предполагается возвести два отдельно стоящих двухэтажных здания общей площадью около 10 тысяч квадратных метров. Одно предназначено для проведения тренировок и соревнований международного уровня по велоспорту, второе — по боксу и тяжелой атлетике. В состав первого входит велотрек протяженностью 250 м с трибунами на 300 мест, помещение для индивидуальной силовой подготовки, зал для разминки. В отделении единоборств предусмотрен зал показательных боев на один ринг с трибунами на 560 мест, тренировочный зал бокса на два ринга, зал общей физической подготовки, зал для силовой подготовки, сауны, буфеты, другие помещения.

Краснодару — велосипедную инфраструктуру

В Краснодаре к лету следующего года будут оборудованы стоянки для велосипедов на 2 тысячи парковочных мест, говорится в сообщении пресс-службы администрации города.

» «Чтобы полноценно передвигаться по городу, нужно иметь возможность где-то оставлять свой велосипед. Такие стоянки будут установлены около административных зданий города, социальных объектов, в местах массового пребывания людей. Мы договоримся с владельцами торговых и развлекательных центров, чтобы установить на их территории достаточное количество велопарковок, причем находящихся под контролем систем видеонаблюдения», — отметил глава краевого центра Владимир Евланов.

В 2011 году в городе был реализован пилотный проект по обустройству велодорожки, проложенной от Городского сада через парк 30-летия Победы и далее по набережной Кубани. В рамках краевой целевой программы «Краснодару — столичный облик» и других краевых и муниципальных программ в ближайшие пять лет планируется построить и модернизировать более 120 км городских дорог, в том числе, где позволят параметры проекта, с обустройством велодорожек.

По предварительным оценкам, в кубанской столице насчитывается более 30 тысяч велосипедов, при этом за сезон ежегодно продается порядка 5 тысяч единиц, информирует Interfax-Russia.ru.

Пермь и Адыгея получили подкрепление

Велосекция Пермского края получила пять шоссейных велосипедов от Федерации велосипедного спорта России и Фонда развития и поддержки велосипедного спорта.

» А вот ребятам из велосипедной школы Адыгеи повезло больше. В конкурсе-смотре ФВСП они оказались победителями и получили в качестве поощрения 40 шоссейных и 20 трековых велосипедов, автомобили, а также 40 комплектов спортивной формы. Акция осуществлена в рамках программы «Старт», цель которой — оказать материально-техническую поддержку спортивным школам страны. Программа инициирована президентом ФВСП Игорем Макаровым и направлена на улучшение качества учебно-тренировочного процесса и увеличение количества спортсменов, принимающих участие в первенствах России. Всего в регионы страны направлены несколько сотен велосипедов и десятки «ГАЗелей».

В Туле откроется велогородок для BMX

» В Туле появится велогородок с двумя BMX-трассами: детской и взрослой. По информации пресс-службы Тульской городской думы, строительство детской трассы завершится уже к концу этого года, взрослой — в будущем году.



Велоспорт доступен всем

В Москве, на олимпийском велотреке «Крылатское», прошел чемпионат России по велосипедному спорту (тандем-трек) — спорт слепых.

» В Москве, на олимпийском велотреке «Крылатское», прошел чемпионат России по велосипедному спорту (тандем-трек) — спорт слепых. В стартах участвовали спортсмены из Санкт-Петербурга, Свердловской, Костромской, Тамбовской и Калининградской областей и Удмуртии.

В гите на 500 м с места первый результат показали Андрей Гостев и пилот Илья Кириенко (Санкт-Петербург) — 38.980 с. Лучшей парой на этой же дистанции среди женщин стали Эмма Полушкина и пилот Алина Юрченко (Тамбовская область) — 43.528 с. В гите на 1 км с места они также были первыми — 1,123.898 с. В гонке преследования на 4 км среди мужчин первенствовали Александр Русских и пилот Алексей Васильев (Удмуртия) — 5,04.231 с. В гонке преследования на 3 км среди женщин победили Ольга Степанова и пилот Инна Панина (Свердловская область) — 4,19.181 с.



СБОРНАЯ ТЕРРИТОРИЯ

Предсезонный сбор российская команда «Русвело» провела в самом живописном уголке Средиземноморья, за который спорят греки и турки, а охраняют англичане.

Текст и фото: Андрей Шумаков

ПАРНИ В КАМУФЛЯЖЕ

— Мы будем работать на равнине, — на собрании перед тренировкой спортивный директор Николай Морозов раскладывает идею стартового сбора по полочкам. — Сильно не гоните, сейчас нужно работать в спокойном темпе. Надо сжигать жиры.

Сильно не гнать? Как бы не так! Пестрая кавалькада гонщиков срывается с места. Они два месяца без велосипеда — как уж тут не погонять. Симпатичная продавщица местного детского магазина приветливо машет русским парням рукой. Но пелотон пронесется мимо: для кого, для кого, а уж для них точно как в песне — «девушки потом».

В составе «Русвело» 21 гонщик. Большинство — из прошлогоднего состава. Но кто-то, как Алексей Марков, завершил карьеру. Кто-то, как Иван Ровный и Николай Трусов, нашел новую команду. Им на смену пришла молодая поросль из континентальной «ИТЕРЫ-Катюши»: Павел Кочетков, Александр Рыбаков, Ильнур Закарин и другие пока еще не в полной мере раскрывшиеся таланты. Опытнейший Николай Морозов, воспитавший не одно поколение чемпионов, и в недавнем прошлом лучший раздельщик мира Сергей Гончар — то, что нужно для этих парней, чтобы перестать подавать надежды — и начать их оправдывать. В этом году у команды гонки первой и высшей категорий — выше только Мировой тур.

— Мы выросли и хотим это доказать, — неопрофи Павел Кочетков не скрывает честолюбивых планов на сезон. — «Джиро дель Трентино» — трудная гонка? Отлично, значит, наша команда будет выигрывать «Джиро дель Трентино».

Местечко Епископи, где квартирует «Русвело», — официальная столица. И это не шутка. Столица не всего Кипра, конечно, а только небольшого участка, на котором расположены английские во-

енные базы. Когда brave парни в камуфляже заходят в наш отель и берут в баре по коктейлю, становится немного не по себе. Все-таки спортивную форму здесь видеть куда привычнее... Тренировка продолжается, мы едем по самым живописным местам острова. Местам историческим и даже легендарным.



Говорят, здесь жил Одиссей во время своего визита на Кипр к здешнему царю Киниру. Да, прямо тут — в ста метрах от берега.

— А там, ближе к городу Пафос, — Камень Афродиты, главная достопримечательность Кипра, — с видом заправского экскурсовода объясняет Морозов. И тут же завершает лекцию. — Туда поедет позже, когда начнутся шестичасовые тренировки.

КАК «НАЕСТЬСЯ» ДО ОБЕДА

Пока парням, чтобы «наестись», хватает и четырех часов. К удивлению ребят на дороге появляется киприотский любитель в форме «Катюши». Он вполне комфортно чувствует себя в нашей группе — и даже болтает по-английски с чемпионом Европы Валерием Кайковым. А потом, и вовсе осмелев, присит у нас подкрепиться.

— Велосипедистов тут довольно много, — признается после тренировки самый опытный гонщик команды Сергей Климов. — Но из профессионалов на Кипре живем только я да Ольга Забелинская. Все-таки на гонки летать далеко.

И действительно, Ларнака — а дом Сергея именно там — от боль-

беговые дорожки, «ступени», штанги и, конечно, — куда без них — велотренажеры.

— Да ладно вам, это просто туризм, — улыбается Виктор Манаков. Титулованный трековик с легкостью крутит предельную передачу тренажера. Рядом с такой же легкостью работает Александр Миронов. Но, судя по темным пятнам пота на футболках обоих гонщиков, легкость эта — только видимая.

ПОЧЕМУ ФИРСАНОВ НЕ СТАЛ БАСКОМ

После ужина главное тусовочное место — холл отеля. Средоточие бесплатного вай-фая. Именно сюда стекаются гонщики со своими айпадами, айфонами и прочими, как это модно говорить, девайсами.

В соседнем кресле лидер команды Сергей Фирсанов стучит по клавишам ноутбука. Показываю ему свой экран, на нем сообщение о том, что команда «Эускатель-Эускади» перестала выплачивать гонщикам зарплату и планирует продавать автомобили, чтобы погасить долги.

— Сергей, ты правда чуть к баскам не ушел? — проверяю главный трансферный слух команды «Русвело» в межсезонье.

— Ну почему сразу «чуть не ушел», — удивляется Сергей. — Да, было предложение. У меня было довольно много рейтинговых очков, а при нынешней системе это важно. И баскам как раз очков не хватало. Но мне сразу сказали, что моя роль в команде — помогать лидеру Самуэлю Санчесу. А мне хотелось самому быть лидером.

— Зато, глядишь, «Тур де Франс» бы проехал впервые в карьере, пусть и не лидером, — продолжаю пытаться капитана.

— Да ладно, я не жалею, — отмахивается Фирсанов. — Еще проедет и Тур, и «Джиро д'Италия». Вместе с «Русвело». **PV**

шинства европейских гонок дальше, чем Москва. Но климат на Кипре — тренируйся круглый год, дороги — лучшие в Евросоюзе, движение, правда, левостороннее, но к этому быстро привыкаешь.

— Наоборот, потом на правостороннее перестраиваться сложнее, — рассказывает Климов. — Я после чемпионата России в Воронеже сел за руль, начал со стоянки выезжать и понял — не по той стороне еду...

— Что ж ты за местную сборную не хочешь выступать? — в шутку спрашиваю гонщика.

— Ну как же, — улыбается он. — Здесь же если гражданство получить — придется в армии служить. А это целый год.

Вообще-то у команды две тренировки в день. Первая — в 10 утра на шоссе. Вторая — в 16.00 в тренажерном зале. Здесь к их услугам

ПРОГРЕСС ГОДА



Provelo по традиции представляет рейтинг гонщиков, которых в той или иной степени можно назвать «открытиями года». Сюда вошли как знаменитые мастера, в 2012-м раскрывшиеся по-новому, так и малоизвестные спортсмены, внезапно ворвавшиеся в «элигу».



Текст: Максим КРАВЕЦ

двери «Джиро» его рассматривали в основном как претендента на место в топ-10.

Но итальянская многодневка с самого начала складывалась в пользу Хешедаль. Благодаря удачной командной гонке в исполнении «Гармин» он захватил лидерскую майку на седьмом этапе. Назавтра Райдера настиг кризис, фавориты вполне могли привезти ему более минуты, но никто не взял на себя инициативу, и канадец удержал позицию. Аналогичная картина наблюдалась и на многих последующих этапах. Фавориты (Бассо, Скарпони, Родригес) откровенно пасли друг друга, полагая, что уж на третьей неделе настырный Хешедаль и сам «сошьется». Но тот упорно не хотел сдаваться, а на некоторых этапах атаковал на последних километрах и отвоевывал ценные секунды. Перед последней разделкой уступал Хоакиму Родригесу лишь 30 секунд — было очевидно, что такой мизер он отыграет. Впрочем, получилось это не без труда. И канадец, и испанец выдали лучшие в жизни гонки на время, итоговый перевес Райдера в генерале составил 16 секунд. Их хватило для первой в истории победы представителя Канады на гран-туре.

Анализируя это событие сейчас, по прошествии времени, понимаешь: Хешедаль не был однозначно сильнейшим на «Джиро», его триумф основывается на совпадении многих факторов. Изначальные претенденты на титул Бассо и Скарпони оказались не в оптимальной

форме. Сошли теневые фавориты Хосе Рухано и Фрэнк Шлек. Родригес провел блестящую гонку, но он не может уезжать в одиночку задолго до финиша, ему требовались сильные попутчики, чтобы сбросить Хешедаль. Хоаким рассчитывал на Бассо и Скарпони, но они выступили слабовато. Все эти обстоятельства были на руку канадцу.

32-летний гонщик имел первый — и, не исключено, последний — шанс выиграть гран-тур, которым воспользовался в полной мере. Сам Райдер, правда, потом заявлял, что поедет за победой и на «Тур де Франс». Звучало это дерзко и слишком самоуверенно. Последний раз подобное удавалось Марко Пантани в 98-м, и мы все помним, какой ценой. К сожалению, Хеш прекратил борьбу на Туре после шестого этапа из-за болезненного падения, и мы не узнали, за счет чего он собирался там выигрывать. Вероятно, в следующем году спортсмен оставит попытки угнаться за двумя зайцами, а сосредоточится на защите титула, завоеванного на «Джиро-2012». Тем более что сбалансированный рельеф гонки подойдет ему как нельзя кстати.



▲ Райдер Хешедаль

Райдер Хешедаль

Команда: Garmin-Sharp

Возраст: 32

Достижения-2012: победа в генеральной классификации «Джиро»

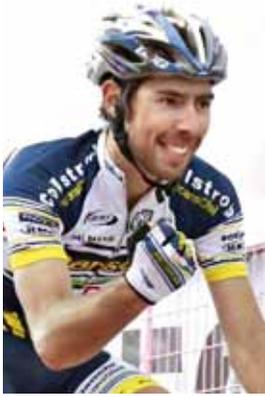
Главной сенсацией прошедшего сезона является победа на «Джиро д'Италия» Райдера Хешедаль. Конечно, этого канадца норвежского происхождения к выскочкам не отнесешь: он выигрывал горный этап «Вуэльты» в 2009-м, был седьмым в генерале Тура в 2010-м и за последние пару лет превратился в сильного горняка. И все же в пред-

Томас де Гендт

Команда: Vacansoleil

Возраст: 26

Достижения-2012: этап и третье место в генерале «Джиро», этап гонки «Париж — Ницца», второе место на этапе «Вуэльты»



▲ Томас де Гендт

Под статью Хешедалу отметил-ся Томас де Гендт. Причем бельгиец произвел фурор совершенно иного толка, нежели ему прочили. Ранее де Гендт зарекомендовал себя как яркий атакующий гонщик на любом рельефе. В начале сезона он выиграл из отрыва этап многодневки «Париж – Ницца». В одном интервью Томас отнес себя к числу специалистов по отрывам, а кумиром назвал Йенса Фохта. На «Джиро» от него ожидали многочисленных атак и попыток взять этап. Вместо этого мы увидели очень спокойную и уверенную езду с прицелом на общий зачет.

Практически всю гонку бельгиец был не особо заметен, почти не атаковал, а выживал в горах, стараясь проиграть фаворитам по минимуму. Тактика мало-помалу оправдывалась: после 19 этапов он шел восьмым в генерале, что уже можно было считать успехом. Но на 20-м этапе прогремел взрыв! На спуске перед решающим подъемом Стельвио образовался представительный отрыв, где, кроме прочих, оказались Дамиано Кунего, баск Микель Ньеве и наш герой. Удивительно, как их отпустили. Еще удивительнее, что при полном попустительстве группы перевес беглецов вырос до четырех минут. Скинув последовательно Кунего и Ньеве, де Гендт довел преимущество до шести минут и стал «виртуальным» лидером «Джиро». Основная группа недоумевала, что происходит. Под конец Родригес и компания несколько сократили разрыв, но победа на этапе досталась представителю Vacansoleil. Плюс скачок с восьмого места в генерале на четвертое. Позже выяснилось, что Пассо делло Стельвио – «домашний» подъем Томаса, который он знает как свои пять пальцев.

Отыграть в разделке несколько десятков секунд у Скарпони было делом техники. Уникальный случай – человек, за два дня до финиша гран-тура шедший восьмым, умудряется подняться на пьедестал! Кстати, это первый подиум «Джиро» без итальянцев с 1995 года, тогда там стояли Тони Ромингер, Петр Урюмов и Евгений Берзин. Интересный факт: де Гендт пропустил «Тур де Франс-2012» из-за того, что на 30 июня (день старта) была назначена его свадьба. Менять дату торжества жених не захотел. Что ж, его можно понять. Впереди у 26-летнего гонщика не один Тур. В частности, бельгиец уже заявил о намерении целенаправленно готовиться к «Большой петле» 2013 года. А свадьба играется раз в жизни. По крайней мере в идеале.

Тиджей ван Гардерен

Команда: BMC
Возраст: 24

Достижения-2012: пятое место в генерале «Тур де Франс», белая майка Тура, второе место в командной гонке на чемпионате мира, четвертое место в разделке на ЧМ

Тиджей в профессионалах третий год. Данный период во многом должен был определить, способен ли американец выйти на ведущие роли на престижнейших соревнованиях либо его уделом останется борьба за высокие места на недельных гонках. Потенциал у парня хороший – это очевидно всем. Тем не менее два дебютных гран-тура сложились для него не идеально. «Тур де Франс» 2012 года дал ответ на животрепещущий вопрос. Ван Гардерен занял пятое место в генерале, а если бы не обязанность работать на капитана команды Кадела Эванса (особенно ярко это проявилось на 11-м этапе до Тусуир), наверняка поднялся бы ступеньку выше. Он взял верх в борьбе за звание лучшего молодого гонщика Тура, хотя француз Тибо Пино оказывал серьезное сопротивление. Можно не сомневаться, что американец будет главным претендентом на белую майку и в следующем году.

Впрочем, не Туром единым прославился ван Гардерен в этом сезоне. Отлично он выступил и на чемпионате мира. Прежде всего – в командной гонке. Во многом бла-



▲ Тиджей ван Гардерен

годаря Тиджею BMC стала призером, но из-за его же силы и упустила золото. Такой вот парадокс. Тот настолько хорошо себя чувствовал, что «дал газу» на Кауберге и развалил командные построения. Три секунды, на которые в итоге Quick Step превзошла BMC, были потеряны именно там. Ван Гардерен сильно корил себя за горячность и пытался реабилитироваться в индивидуальной разделке. Но и там не хватило самой малости: от бронзового призера Василия Кириенко его отделили пять секунд. «Деревянная медаль» – обиднее не придумаешь. В любом случае этот сезон стоит занести американцу в актив, он еще молод и способен добиться многого.

Серхио Энао

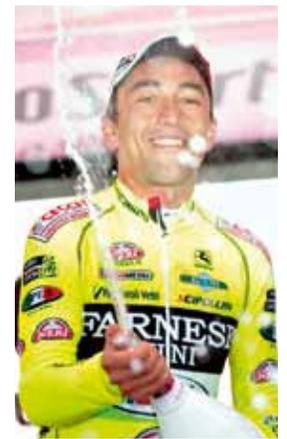
Команда: Sky
Возраст: 25

Достижения-2012: девятое место на «Джиро», 14-е место на «Вуэльте», третье место на «Туре Польши», пятое место на «Джиро Ломбардии», девятое место на чемпионате мира

Если трое наших предыдущих лауреатов были в той или иной степени известны широким кругам болельщиков велоспорта, то о колумбийце Серхио Энао знали лишь те, кто серьезно интересуется гонками на Американском континенте. Там он пять лет выступал за колумбийскую команду и феерил на локальном уровне. Особняком стоит достижение Энао на «Туре Юты» с весьма представительным составом. В рамках этого соревнования Серхио выиграл пролог в гору (очень оригинальная идея, любопытно глянуть) и один горный этап.

Лишь за счет плоской разделки Лайфаймер опередил колумбийца. Но и второе место – отличный итог, доказательство того, что Энао готов на равных бороться с сильнейшими мастерами.

Переход в «Скай» – очередное подтверждение этого тезиса. Хотя в дебютном сезоне в Европе колумбиец не одержал ни одной победы, он все равно запомнился яркими выступлениями на всех гонках, в которых принимал участие. Причем речь о соревнованиях самых разных: недельных, однодневных (в том числе Олимпиаде и чемпионате мира), а также об обоих гран-турах. Если бы не необходимость работать на Криса Фрума на «Вуэльте», Серхио, вероятно, добился бы уникального для новичка результата – попадания в топ-10 на двух своих первых супермногодневках.



▲ Серхио Энао

На следующий сезон «Скай» поставила амбициозную задачу – выиграть все три гран-тура. Очевидно, ведущие роли распределятся между Виггинсом и Фрумом, а Энао предстоит стать одним из ключевых помощников. На «недельках» и однодневках колумбийский гонщик, скорее всего, получит свободу.

Ларс-Петтер Нордхёуг

Команда: Sky/Rabobank
Возраст: 28

Достижения-2012: победы на Гран-при Монреаля, «Трофео Дейя» и этапе «Тура Дании», четвертое место на «Критериуме Интернациональ», шестое место на «Туре Страны Басков» ▶



▲ Ларс-Петтер Нордхёуг

Представляем еще одного гонщика из Sky — норвежца Ларса-Петтера Нордхёуга. В британской команде он третий год (прежде были пять лет в малоизвестном норвежском коллективе), и первые два сезона оставались загадкой, что он там делает и за какие заслуги его держат. Проехал раз «Джиро» — без особого успеха. Но 2012-й ознаменовался невероятным прорывом. Все началось в феврале с победы на испанской полуклассике «Трофео Дейя», а закончилось достойным выступлением на чемпионате мира, где Эдвальд Боассон-Хаген добыл серебро во многом благодаря Нордхёугу.

Но главным достижением Ларса-Петтера является, конечно же, выигрывание однодневки Мирового тура — Гран-при Монреаля. Причем даже не столько первое место, сколько то, каким образом оно было завоевано. За пять километров до финиша Нордхёуг атаковал из ведущей группы, это представлялось отвлекающим маневром, ведь функции лидера команды возлагались на того же Боассона-Хагена. За километр до финиша отряд в составе Колобнева, Мозера и Лейкеманса наступил Ларса. Казалось, его песенка спета. Но норвежец успел отдышаться, а на последних сотнях метров вышел с колеса Мозера и одержал впечатляющую победу.

По окончании сезона Нордхёуг решил податься на вольные хлеба и перешел в «Работанк». К сожалению, уход главного спонсора спутал все карты. Дальнейшая судьба команды по-прежнему в тумане. Вроде ее решили сохранить, и 2013 год она начнет без спонсорских нашивок. А что потом — неизвестно. Будем надеяться, спонсор все же найдется и гонщики, в том числе Нордхёуг, не останутся без контрактов.

Фредрик Кесьякофф

Команда: Astana

Возраст: 32

Достижения-2012: победы на этапах «Вуэльты» и «Тура Швейцарии», второе место в горном зачете «Тур де Франс», второе место на «Джиро Эмилии», третье место в гонке «Милан — Турин», пятое место на чемпионате мира в разделке



▲ Фредрик Кесьякофф

Шведский маунтинбайкер пришел на шоссе поздно, в 28 лет. И в первый же год, выступая за Fuji-Servetto, привлек к себе внимание. Увы, следующие два сезона — в «Гармине» и «Астане» — получились несколько смазанными. Швед неплохо действовал на «Вуэльте-2011», но из-за проблем со здоровьем слишком много потерял на последней неделе. В сезоне-2012 поначалу ничто не предвещало прорыва. Он случился в июне в разделке на «Туре Швейцарии». Все предвкусали триумф Фабиана Канчеллары, вернувшегося в строй после перелома ключицы, но Кесьякофф опередил его на две секунды.

Чудеса продолжились на «Тур де Франс». Весь восьмой этап Фредрик провел в отрыве (большую часть — в одиночном), однако выиграть не удалось. Отличным утешением стала горная майка. На беду для шведа, Томас Фёклер тоже имел виды на «польска-дот». Несмотря на ожесточенную борьбу соперников едва ли не на каждом горном финише, майка перекечевала к французу.

На «Вуэльту» Кесьякофф отправился без особых амбиций, пребывая к тому же не в лучшей форме. Но очередная победа в разделке (позади остались Контадор, Фрум и чемпион мира Тони Мартин) вы-

вела Фредрика в разряд настоящих суперзвезд! Этот статус он подтвердил на чемпионате мира. Пусть там и отсутствовали Канчеллара, Виггинс и Фрум, но пятое место на первенстве планеты дорогого стоит. Несмотря на возраст, шведу есть куда развиваться. Можно совершенствоваться в разделке, а можно попробовать себя в роли полноценного супермногодневщика. Какой выбор сделал гонщик «Астаны», узнаем в следующем году.

Джонатан Тирнан-Лок

Команда: Endura Racing/Sky

Возраст: 28

Достижения-2012: победы на «Туре Британии», «Туре Средиземноморья», «Туре Верхнего Вара», «Туре Эльзаса», второе место на «Вуэльте Мурсии»



▲ Джонатан Тирнан-Лок

Джонатана можно назвать «человеком из ниоткуда». До 27 лет он выступал на локальных британских соревнованиях, изредка покидая пределы острова, да и то ради гонок второй категории. Слово Илья Муромец, копил силы, чтобы однажды встать с печи и удивить весь мир. По крайней мере велосипедный.

Девять побед в сезоне для человека, который не имеет специализации спринтера, — фантастическое достижение. По этому показателю Тирнан-Лок уступил лишь Виггинсу и Родригесу. Конечно, уровень состязаний сопоставлять некорректно, однако это далеко не заштатные гонки, они всегда собирают приличный состав. Впрочем, неискушенной публике о подвигах Джонатана в первой половине сезона было мало что известно. Но выступление на «Туре Британии», который транслировался по телевидению, уж точно не могло остаться незамеченным.

На чемпионате мира Тирнан-Лок зарекомендовал себя превосходно, став лучшим в звездной британской команде. Неудивительно, что на него обратили внимание боссы «Скай». Что дальше? Предсказать развитие карьеры спортсмена, который до 27 лет занимался едва ли не на любительском уровне, не представляется возможным. Джонатан уже доказал, что в гонках категории 2.1 ему нет равных. Осталось продемонстрировать силу в соревнованиях Мирового тура. А затем, не исключено, пойти по стопам Виггинса и Фрума...

Сергей Фирсанов

Команда: «Русвело»

Возраст: 30



▲ Сергей Фирсанов

Отдельной строкой, вне конкурса, хочется отметить россиянина Сергея Фирсанова. Карьеру он начал 10 лет назад, сменил не одну команду (даже в Латвию и Данию судьба заносила), но раз выигрывал престижную гонку «Пять колец Москвы», но, справедливости ради надо сказать, оставался гонщиком локального российского уровня. В 30-летнем возрасте перешел в команду «Русвело» — и наконец-то добился успехов на международной арене. Результаты Сергея: третье место в однодневке Гран-при Франкфурта, четвертое место на «Туре Бельгии» и, конечно, победа на «Вуэльте Мурсии», где он привез более двух минут второму призёру, талантливому колумбийцу Кинтане. В следующем сезоне Фирсанов продолжит выступать за «Русвело». Надеемся, что команду пригласят на серьезные гонки (возможно, она даже получит wild card на соревнования серии World Tour) и Сергей сумеет там себя проявить. **PV**

ТРАНСФЕРЫ: ЗАЧИН НА СЕЗОН

Межсезонье началось недавно, но практически все основные трансферы уже состоялись. Provelo рассказывает об изменениях в составах сильнейших команд мира.

Текст: Максим КРАВЕЦ

1. Наиболее серьезные изменения произошли в команде Liquigas. Теперь она будет называться Cannondale и иметь американскую прописку. Но главное — коллектив покинул один из лучших многодневщиков мира Винченцо Нибали и забрал с собой в «Астану» двух основных помощников. Кроме того, в Movistar подались Шмьд и Капекки, а талантливые однодневщики Осс и Нерц пополнили BMC. По большому счету, в Liquigas остались лишь четыре «элитных» гонщика: Саган, Мозер, Вивiani и Бассо. Причем 35-летнему Ивану, который наверняка попытается в последний раз подняться на подиум «Джиро», помощи в горах ждать будет не от кого, придется рассчитывать на себя.
2. Как известно, если где-то убыло, то где-то обязательно прибавит. Да, закончил карьеру Александр Винокуров. Но пришедший Нибали заметно усилил «Астану». Ушел чех Роман Кройцигер, оправдавший не все надежды. Но потери в полной мере компенсируются приходом итальянского супермногодневщика с группой оруженосцев. Впервые со времен Контадора «Астана» будет претендовать на победу в гран-туре. «Бартер» с RadioShack — Кишерловски на Фулганга — пока оценивать сложно. Только сезон покажет, кому он пошел на пользу.
3. Очень солидно, по всем фронтам, усилилась Saxo Bank — Tinkoff Bank. Напомним, после того как Альберто Контадор отбыл дисквалификацию, заработанные им очки два года не будут идти в командный зачет. Других звезд там, по сути, и не было (исключение — победитель «Тура Фландрии-2011» Ник Нейенс, но он из-за травмы пропустил все весенние классики, а по окончании сезона перешел в Garmin-Sharp). Чтобы сохранить прописку в Мировом туре, команде пришлось изрядно потратиться на новичков. Пришедшие — гонщики первой величины. Многодневщики Рош и Кройцигер могут и на недельных соревнованиях бли-

4. В Sky решили сконцентрироваться на супермногодневках, а остальные турниры воспринимать как вторичные. Именно поэтому со спокойным сердцем отпустили в Quick-Step лучшего спринтера мира Марка Кавендиша. А кроме того, попросились с опытейшим Хуаном-Антонио Флечей, одним из главных открытий года Ларсом-Петером Нордхёгом, добротным многодневщиком Томасом Лёвквистом и талантливым британским раздельщиком Алексом Доусеттом (хотя его переход в Movistar был неожиданным). Очевидно, эти сильные спортсмены в данный период не вписываются в концепцию и построения Sky. Интересно посмотреть, как волеется в команду белорус Василий Кириенко и какая роль ему уготована в британской дружке. Скорее всего, Василий будет прямой заменой Майклу Роджерсу, ключевому гонщику Sky и единственному человеку, чей уход из команды является весьма неожиданным и не до конца понятным.
5. Переход Марка Кавендиша в Omega Pharma — Quick-Step означает, что бельгийская команда спустя годы вновь намерена делать упор на спринт. У многих возникает вопрос: как Кавендиш станет делить гонки с бельгийской иконой Томом Боненом? Поскольку в

6. Звездные RadioShack провернули ряд относительно равнозначных трансферов. Но куда более важным обстоятельством является уход легендарного спортивного директора Йохана Брюнеля. Без него это будет другая команда. Выводы о теперешнем потенциале RadioShack уместно делать лишь после окончания слушания по делу Фрэнка Шлека. Если его все-таки дисквалифицируют больше чем на полгода, это серьезно ударит по командным амбициям.
7. Французские команды, как обычно, активностью не отличались, оформив ряд локальных переходов. На их фоне выделяется AG2R La Mondiale, которая, несмотря на потерю Николаса Роша, явно укрепились, пригласив и спринтеров, и горняков. Среди последних отметим Доменико Поццовиво, наконец-то оказавшегося в высшем дивизионе после восьми лет верной службы родной итальянской команде.
8. Все знают о больших проблемах «Рабобанка», вызванных потерей спонсора. Но, похоже, команде удастся сохранить, и гонщики не останутся без работы. По крайней мере, в следующем году. А вот уход со-спонсора ISD из Lampre-ISD (новое название — Lampre-Merida) означает, что сразу пятеро украинских спортсменов теперь без контракта. Пока неизвестно, где они окажутся.
9. Хотя нынешнее межсезонье богато негативными новостями, нашлось место и позитиву. В частности, родился новый коллектив — швейцарский IAM. Все пришедшие в команду гонщики известны, хотя суперзвезд среди них нет. Видимо, лидером в спринтах и классиках будет Хайнрих Хаусслер, а в многодневках эту роль отведут Томасу Лёвквисту.
10. Отдельно надо сказать о трансферах Euskaltel. Прежде команда придерживалась жесткой на-

циональной политики, фактически единственным небаском в ней долго был астуриец Самуэль Санчес. Впрочем, он всегда считался своим, поскольку всю карьеру выступает под оранжевыми знаменами. Именно ради Санчеса и его участия в самых престижных гонках (для этого нужна лицензия World Tour) руководство решилось на изменение курса. Euskaltel покинули опытные грегари Амец Чуррука и Иван Веласко, зато ради очков UCI взяли немцев, словенцев, грека, а также россиянина Александра Серебрякова. Будем надеяться, интернациональный отряд работает с тем сохранит свойственный ей шарм.

11. В нашей «Катюше» изменения минимальные. Закончил карьеру легендарный Оскар Фрейре, но новых звезд на свято место не подписывали. Было решено обойтись внутренними резервами, прибегнуть к помощи перспективных молодых гонщиков «ИТЕРЫ» — чемпиона мира среди андеров в разделке Антона Воробьева, Сергея Чернецкого и Вячеслава Кузнецова. После года, проведенного в «РусVELO», пришел в «Катюшу» верный товарищ и помощник Дениса Меньшова — Дмитрий Козончук.

МИНИ-ХИТ-ПАРАД ТРАНСФЕРОВ МЕЖСЕЗОНЬЯ

1. Марк Кавендиш — Sky >>> Omega Pharma — Quick-Step
2. Винченцо Нибали — Liquigas >>> Astana
3. Роман Кройцигер — Astana Saxo >>> Saxo Bank — Tinkoff Bank
4. Николас Рош — AG2R La Mondiale >>> Saxo Bank — Tinkoff Bank
5. Доменико Поццовиво — Colnago CSF >>> AG2R La Mondiale
6. Якоб Фулганг — RadioShack-Nissan-Trek >>> Astana
7. Даниэле Беннати — RadioShack-Nissan-Trek >>> Saxo Bank — Tinkoff Bank
8. Василий Кириенко — Movistar >>> Sky
9. Хуан-Антонио Флеча — Sky >>> Vacansoleil
10. Филиппо Поццато — Farnese Vini Selle Italia >>> Lampre-Merida

Пришли	Ушли
AG2R La Mondiale	
Доменико Поццовиво (ITA) < Colnago CSF Карлос Бетанкур (COL) < Acqua & Sapone Самюэль Дюмулен (FRA) < Cofidis Евгений Гутарович (BLR) < FDJ-BigMat Давиде Апполонио (ITA) < Sky Стив Шенель (FRA) < FDJ-BigMat Юлиан Керн (GER) < Leopard Trek Гедиминас Багдонас (LTU) < An Post — Sean Kelly Валентин Иглинский (KAZ) < Astana	Николас Рош (IRL) > Saxo Bank — Tinkoff Bank Мартин Элмигер (SUI) > IAM Кристоф Годдарт (FRA) > IAM Себастьян Ино (FRA) > IAM Джимми Каспер (FRA) > Bretagne Грегор Газвода (SLO) Борис Шпилевский (RUS) Матьё Перже (FRA)
Astana	
Винченцо Нибали (ITA) < Liquigas-Cannondale Валерио Аньоли (ITA) < Liquigas-Cannondale Алессандро Ванотти (ITA) < Liquigas-Cannondale Якоб Фуглсанг (DEN) < RadioShack-Nissan-Trek Андреа Гуардини (ITA) < Farnese Vini Selle Italia Алексей Луценко (KAZ) < неопро Фабио Ару (ITA) < неопро	Александр Винокуров (KAZ) > завершил карьеру Франческо Машарелли (ITA) > завершил карьеру Дмитрий Фофанов (KAZ) > завершил карьеру Роман Кройцигер (CZE) > Saxo Bank — Tinkoff Bank Евгений Петров (RUS) > Saxo Bank — Tinkoff Bank Роберт Кишерловски (CRO) > RadioShack-Nissan-Trek Валентин Иглинский (KAZ) > AG2R La Mondiale
BMC	
Даниэль Осс (ITA) < Liquigas-Cannondale Доминик Нерц (GER) < Liquigas-Cannondale Ларри Уорбасси (USA) < неопро	Джордж Хинкапи (USA) > завершил карьеру Йохан Чопп (SUI) > IAM Мауро Сантамброчио (ITA) > Vini Fantini
Cannondale (ex. Liquigas-Cannondale)	
Алессандро де Марки (ITA) < Androni-Venezuela Кэмерон Вурф (AUS) < Champion System	Винченцо Нибали (ITA) > Astana Валерио Аньоли (ITA) > Astana Алессандро Ванотти (ITA) > Astana Даниэль Осс (ITA) > BMC Доминик Нерц (GER) > BMC Эрос Капекки (ITA) > Movistar Сильвестр Шмид (POL) > Movistar Тимоти Дагган (USA) > Saxo Bank — Tinkoff Bank
Euskaltel-Euskadi	
Александр Серебряков (RUS) < Team Type 1 Юре Коцьян (SLO) < Team Type 1 Андре Шульце (GER) < NetAPP-Endura Стеффен Радохла (GER) < NSP-Ghost Хуан-Хосе Лобато (ESP) < Andalucia Иоаннис Тамуридис (GRE) < SP Tableware	Алан Перес (ESP) > завершил карьеру Амец Чуррука (ESP) > Caja Rural Иван Веласко (ESP) > Caja Rural Пьер Казо (FRA) ???
FDJ-BigMat	
Лоран Пишон (FRA) < Bretagne Александр Женьез (FRA) < Argos-Shimano Лоран Манжель (FRA) < Saur-Sojasun Мурильо Фишер (BRA) < Garmin-Sharp Йоан ле Бон (FRA) < Bretagne	Евгений Гутарович (BLR) > AG2R La Mondiale Реми Пориоль (FRA) > Sojasun Габриэль Раш (NOR) > Sky Стив Шенель (FRA) > AG2R La Mondiale Арно Жерар (FRA) > Bretagne
Garmin-Sharp	
Ник Нейенс (BEL) < Saxo Bank — Tinkoff Bank Роан Деннис (AUS) < неопро	Кристоф ле Мевель (FRA) > Cofidis Хайнрих Хаусслер (AUS) > IAM Сеп Ванмарке (BEL) > бывший Rabobank Мурильо Фишер (BEL) > Rabobank Томас Петерсон (USA) > Argos-Shimano
Katusha	
Антон Воробьев (RUS) < неопро Сергей Чернецкий (RUS) < неопро Вячеслав Кузнецов (RUS) < неопро Дмитрий Козончук (RUS) < RusVelo	Оскар Фрейре (ESP) > завершил карьеру Максим Вантомм (BEL) > Crelan-Eurhony Хуан Оррач-Риполль (ESP) ???
Lampre-Merida	
Филиппо Поццато (ITA) < Farnese Vini Selle Italia Элиа Фавилли (ITA) < Farnese Vini Selle Italia Роберто Феррари (ITA) < Androni-Venezuela Хосе Серпа (COL) < Androni-Venezuela Максимилиан Рикезе (ARG) < Nippo	Леонардо Бертаньоли (ITA) > завершил карьеру Грега Боле (SLO) > Vacansoleil-DCM Данило Хондо (GER) > RadioShack-Nissan-Trek Виталий Буц (UKR) Денис Костюк (UKR) Дмитрий Кривцов (UKR) Александр Квачук (UKR) Александр Шейдик (UKR)
Lotto Belisol	
	Мехди Сохраби (IRI)
Movistar	
Эрос Капекки (ITA) < Liquigas-Cannondale Сильвестр Шмид (POL) < Liquigas-Cannondale Алекс Доусетт (GBR) < Sky Элой Теруел (ESP) < трек	Василий Кириенко (BLR) > Sky Давид Лопес (ESP) > Sky Марцио Брусегин (ITA) > Saxo Bank — Tinkoff Bank Давид Арройо (ESP) > Caja Rural Игнарас Коноваловас (LTU) > MTN-Qhubeka Серхио Пардиля (ESP) > MTN-Qhubeka

Пришли	Ушли
Omega Pharma — Quick-Step	
Марк Кавендиш (GBR) < Sky Джанлука Брамбилла (ITA) < Colnago CSF Питер Серри (BEL) < Topsport Vlaanderen	Франческо Кикки (ITA) > Vini Fantini Дарио Катальдо (ITA) > Sky Геральд Чолек (GER) > MTN-Qhubeka Марко Бандьера (ITA) > IAM Ливай Лайфаймер (USA) ???
Orica-GreenEDGE	
Майкл Мэттьюз (AUS) < Rabobank	Мэттью Уилсон (AUS) > завершил карьеру Джек Бобридж (AUS) > бывший Rabobank
Бывший Rabobank	
Ларс-Петтер Нордхёуг (NOR) < Sky Джек Бобридж (AUS) < Orica-GreenEDGE Сеп Ванмарке (BEL) < Garmin-Sharp Роберт Вагнер (GER) < RadioShack-Nissan-Trek Дэвид Таннер (AUS) < Saxo Bank — Tinkoff Bank	Гриша Ниерманн (GER) > завершил карьеру Майкл Мэттьюз (AUS) > Orica-GreenEDGE Матти Брескель (DEN) > Saxo Bank — Tinkoff Bank Карлос Барредо (ESP) ???
RadioShack-Nissan-Trek	
Роберт Кишерловски (CRO) < Astana Стейн Деволдер (BEL) < Vacansoleil-DCM Данило Хондо (GER) < Lampre-ISD Боб Юнгелс (LUX) < неопро	Йост Постума (NED) > завершил карьеру Якоб Фуглсанг (DEN) > Astana Даниэле Беннати (ITA) > Saxo Bank — Tinkoff Bank Оливер Цаур (SUI) > Saxo Bank — Tinkoff Bank Роберт Вагнер (GER) > Rabobank Фрэнк Шлек (LUX) ???
Saxo Bank-Tinkoff Bank	
Николас Рош (IRL) < AG2R La Mondiale Роман Кройцигер (CZE) < Astana Даниэле Беннати (ITA) < RadioShack-Nissan-Trek Оливер Цаур (SUI) < RadioShack-Nissan-Trek Майкл Роджерс (AUS) < Sky Матти Брескель (DEN) < Rabobank Евгений Петров (RUS) < Astana Рори Сазерлэнд (USA) < UnitedHealthcare Марцио Брусегин (ITA) < Movistar Марко Купп (SLO) < Adria Mobil	Ник Нейенс (BEL) > Garmin-Sharp Даниэль Наварро (ESP) > Cofidis Дэвид Таннер (AUS) > бывший Rabobank Ярослав Марыш (POL) Владимир Густов (UKR) Люк Робертс (AUS)
Sky	
Василий Кириенко (BLR) < Movistar Давид Лопес (ESP) < Movistar Дарио Катальдо (ITA) < Omega Pharma — Quick-Step Джонатан Тирнан-Лок (GBR) < Endura Racing Габриэль Раш (NOR) < FDJ-BigMat Джо Домбровски (USA) < неопро	Марк Кавендиш (GBR) > Omega Pharma — Quick-Step Ларс-Петтер Нордхёуг (NOR) > бывший Rabobank Хуан-Антонио Флеча (ESP) > Vacansoleil-DCM Майкл Роджерс (AUS) > Saxo Bank — Tinkoff Bank Давиде Апполонио (ITA) > AG2R La Mondiale Алекс Доусетт (GBR) > Movistar Томас Лёвквист (SWE) > IAM Майкл Барри (CAN) > завершил карьеру Джереми Хант (GBR) > завершил карьеру
Vacansoleil	
Хуан-Антонио Флеча (ESP) < Sky Хосе Рухано (VEN) < Androni-Venezuela Грега Боле (SLO) < Lampre-ISD	Густав Эрик Ларссон (SWE) > IAM Стейн Деволдер (BEL) > RadioShack-Nissan-Trek Стефан Денифль (AUT) > IAM Маттео Каррара (ITA)
Cofidis	
Кристоф ле Мевель (FRA) < Garmin-Sharp Даниэль Наварро (ESP) < Saxo Bank — Tinkoff Bank Жером Коппель (FRA) < Saur-Sojasun Гийом Леварле (FRA) < Saur-Sojasun Сирил Бесси (FRA) < Saur-Sojasun Стефан Пуле (FRA) < Saur-Sojasun Роман Харди (FRA) < Bretagne	Давид Монкутье (FRA) > завершил карьеру Микаэль Бюффаз (FRA) > завершил карьеру Самюэль Дюмулен (FRA) > AG2R La Mondiale Леонардо Дуке (COL) > Colombia-Coldeportes Алексей Сарамотинс (LAT) > IAM Николя Вогонди (FRA) Дамьен Моне (FRA)
Eurocar	
Брайан Кокар (FRA) < неопро, трек	Маттео Пелуччи (ITA) > IAM
IAM (новая команда)	
Мартин Элмигер (SUI) < AG2R La Mondiale Кристоф Годдарт (FRA) < AG2R La Mondiale Себастьян Ино (FRA) < AG2R La Mondiale Хайнрих Хаусслер (AUS) < Garmin-Sharp Йохан Шопп (SUI) < BMC Стефан Денифль (AUT) < Vacansoleil-DCM Густав Эрик Ларссон (SWE) < Vacansoleil Томас Лёвквист (SWE) < Sky Доминик Клемме (GER) < Argos-Shimano Марко Бандьера (ITA) < Omega Pharma — Quick-Step Кевин Иста (BEL) < Accent.jobs Маттео Пелуччи (ITA) < Eurocar Маттиас Брандль (AUT) < NetAPP Марсель Висс (SUI) < NetAPP Алексей Сарамотинс (LAT) < Cofidis Александр Плюшкин (MDA) < Leopard Trek	

ПОСТСКРИПТУМ

Подводя итоги года, Provelo рассказывает о гонщиках, которые по окончании сезона-2012 завершили карьеру. Это и суперзвезды, и не очень знаменитые персоны. Тем не менее каждый из них своего рода лицо эпохи и войдет в летопись велоспорта.

Текст: Максим КРАВЕЦ



Оскар Фрейре

Возраст: 36

Команда: «Катюша»

Достижения: трехкратный чемпион мира (1999, 2001, 2004), трехкратный победитель гонки «Милан — Сан-Ремо» (2004, 2007, 2010), семь побед на этапах «Вуэльты», четыре победы на этапах «Тур де Франс», зеленая майка лучшего спринтера «Тур де Франс» (2008), победы в гонках «Классика Гамбурга» (2006), «Гент — Вевельгем» (2008), «Париж — Тур» (2010)

К сожалению, в уходящем году велосипед на гвоздь повесили многие замечательные спортсмены. Самым именитым среди них является трехкратный чемпион мира Оскар Фрейре. Этого звания достаточно, чтобы считаться легендой велоспорта и стать в один ряд с Альфредо Биндой, Риком ван Стенбергом и Эдди Мерксом. Более того, Фрейре — самый молодой трехкратный обладатель мирового чемпионского титула, ведь в момент триумфа в Вероне в 2004-м ему не исполнилось и 28 лет. Маловероятно, что в обозримом будущем кто-то превзойдет испанца в этом отношении.

Но, несмотря на огромное количество побед разного уровня, Фрейре все же «недовыигрывал». В первую очередь виной тому проблемы со здоровьем, из-за которых он подчас пропускал по полсезона. Особенно обидно было в 2005 году, когда Оскар закончил сезон еще

в апреле и не сумел защитить звание чемпиона мира. В 2006-м история повторилась. А ведь эти два чемпионата подходили ему идеально... Вот вам и пресловутое проклятье радужной майки. Вторая причина — этот человек по природе очень рассудителен и осторожен (редкость для спринтера), практически никогда не лез на рожон, не шел на неоправданный риск. Как следствие — недосчитался десятка побед, зато избежал серьезных травм, что позволило выступать на высшем уровне до 36 лет. Возраст для спринтера почтенный, но почему-то кажется, что Фрейре мог поехать еще годик-другой.

С переходом в 2012-м в «Катюшу» у него словно открылось второе дыхание, начало сезона ознаменовалось рядом побед. Но тяжелое повреждение на «Тур де Франс» (по сути, первое подобное в карьере) склонило его к решению — пора

завязывать. Перед мировым чемпионатом спортсмен заявил, что продолжит гонки только в случае выигрыша. Увы, сложилось иначе. Десятое место — достойный результат, однако он не устроил трехкратного чемпиона мира. После финиша Фрейре высказал претензии партнеру по команде, бронзовому призеру Алехандро Вальверде, что тот его не дождался. Будем объективны, справиться с Филиппом Жильбером оказалось нереально, и не слишком разумно было бы жертвовать практически гарантированной медалью Вальверде ради эфемерных шансов Фрейре на золото. Прощание с гонками выдалось для Оскара нерадостным, как у Паоло Беттини и Эрика Цабеля на чемпионате мира-2008. Что теперь? Пока о дальнейших планах Оскара Фрейре неизвестно, но специалист с таким опытом и авторитетом не останется без работы в велоспорте.



Давид Монкутье

Возраст: 37

Команда: Cofidis

Достижения: четырехкратный обладатель звания «горный король» «Вуэльты» (2008–2011), четыре этапа «Вуэльты», два этапа «Тур де Франс» (2004, 2005)

Удивительно, но, будучи весьма известным гонщиком с самого начала карьеры, настоящую славу Монкутье обрел лишь в 33 года, когда перестал концентрироваться на родном «Тур де Франс». Долгое время его считали наследником Лорана Жалабера и Ришара Виранка, но это давление мешало спортсмену проявить лучшие качества. Да, он выиграл из отрыва два этапа «Тур де Франс», но желанная горная майка оставалась недостижимой целью.

Из-за проблем со здоровьем сезон-2007 вылетел в трубу, и многие

решили, что лучшие годы француза позади. Но в следующем году Монкутье дебютировал на «Вуэльте» и понял: испанская гонка подходит ему идеально.

Победа на этапе из отрыва и звание «горный король» — всё по законам жанра. Следующие три года сценарий повторялся точь-в-точь. По количеству горных маек Давид догнал легендарного Хосе-Марию Хименеса. К сожалению, в этом году гороховая майка Монкутье не досталась. Стало очевидно, что его время уходит и пока заканчивать.

Француз — очень необычный горняк. Не резкий, не взрывной, не любит контактной борьбы за горные очки, в отличие от того же Томаса Фёклера. Монкутье редко можно увидеть «танцующим» на педалях. Но сидя мало кто в мире может проехать практически всю гору в одиночку лучше него. Спокойно, методично, если не сказать монотонно. Такая манера приносила плоды, и маловероятно, что в ближайшее время кому-нибудь удастся превзойти результат Давида на «Вуэльте».



Александр Винокуров

Возраст: 39

Команда: «Астана»

Достижения: олимпийский чемпион в групповой гонке (2012), победитель «Вуэльты» в генеральной классификации (2006) и четырех этапах, призер «Тур де Франс» (2003) и победитель четырех этапов, двукратный победитель гонок «Льеж — Бастонь — Льеж» (2005, 2010) и «Париж — Ницца» (2002, 2003), победитель «Критериума Дофине» (1999), «Тура Германии» (2001), «Тура Швейцарии» (2003), «Амстел Голд Рейс» (2003), призер Олимпиады (2000) и чемпионатов мира (2004, 2006)

Биография Александра Винокурова не уместится и на десятке страниц, такой это яркий, харизматичный и неоднозначный гонщик. Его карьера складывалась по эдакой синусоиде: успехи сменялись неудачами, затем вновь наступала светлая полоса. Винокуров явно не тот человек, которого могут сломать трудности. Знаменитая фраза Ницше «Все, что нас не убивает, делает сильнее» затрепалась из-за использования к месту и не к месту, но в данном случае она однозначно уместна. Практически всех крупных свершений Александр добивался после обидных падений и жестоких ударов судьбы. Судите сами.

В 2003-м во время гонки «Париж — Ницца» погиб соотечественник и близкий друг Винокурова — Андрей Кивилев. Для Саши это был огромный удар, но он взял себя в руки, пообещал выиграть соревнование в память о товарище и выполнил обещание. Чуть позже в том же году Вино стал лучшим еще в нескольких престижных гонках, первый и последний раз вошел в число призеров «Тур де Франс», уступив лишь Армстронгу и Ульриху.

В 2004-м, готовясь к «Тур де Франс», Винокуров получил травму на «Туре Швейцарии» и был вынужден пропустить «Большую петлю». Тем не менее сумел восстановиться и приехал с высокими целями на «Вуэльту». Но и там невезение — почти вся команда T-Mobile сошла с дистанции из-за отравления. В том числе и Александр. Правда, к чемпионату мира гонщик оклемался и занял третье место в разделке.

2006 год. Армстронг ушел из велоспорта. Его основными пре-

емниками называли Ульриха, Бассо и Винокурова. Тут грянула пресловутая «Операция «Пуэрто», и все главные фавориты были отстранены. Ульрих, Бассо и Мансебо поплатились за доказанную связь с доктором Фуэнтесом. Вино же пострадал только из-за того, что в его команде наказали четверых, произвести замены не позволили, а стартовать впятером нельзя по регламенту. Без вины виноватый, он пропустил Тур, в котором мог бы победить. Но не отчаялся, а принялся целенаправленно готовиться к «Вуэльте», где благодаря спурту на второй половине опередил Вальверде, уже видевшего себя триумфатором.

К Туру-2007 Винокуров подошел в роли одного из главных фаворитов. Падение на пятом этапе, казалось, перечеркнуло все планы. Серьезная травма и множество швов на колене... Но, как мы знаем, Александр не из тех, кто сдаётся. Первые дни он попросту «выживал», а потом в блестящем стиле на морально-волевых выиграл разделку и горный этап из отрыва. Впрочем, у антидопингового агентства было свое мнение на сей счет. Винокурова обвинили в переливании крови (причем чужой!), сняли с гонки и дисквалифицировали на два года. Споры об этом ведутся и поныне. Кто-то склонен считать, что велосипедист понес заслуженное наказание, казахские же болельщики всецело верят в честность своего кумира. Как бы то ни было, даже если употребление допинга и имело место, то Саша сполна искупил вину.

Первый же полноценный год после возвращения, 2010-й, вышел

для Вино триумфальным. Сначала — победа на «Льеж — Бастонь — Льеж» (здесь все неоднозначно, но до вынесения окончательного вердикта не будем затрагивать болезненную тему). Затем — сильное выступление на «Джирос». И как итог — выигрыш этапа «Тур де Франс» в фирменном атакующем стиле.

«Тур де Франс-2011» должен был стать последним в карьере Александра. Но уж явно не на столь минорной ноте ветеран рассчитывал уйти со сцены. Падение на девятом этапе обернулось переломом бедра. Вернуться в его возрасте после такой травмы практически нереально. Вино — вернулся. Исключительно ради Олимпиады. Причем не просто поучаствовать, а завоевать золото. Большинство сочло затею утопической. Однако мы помним, что вышло в итоге: классическая атака Винокурова в самый неожиданный момент, парная работа с Ригоберто Ураном и победа над колумбийцем в спринте! В этом успехе он весь — воля, характер, бойцовские качества. Неслучайно триумф Александра стал одним из самых запоминающихся эпизодов Олимпиады. Позже чемпион выставит золотую медаль на аукцион, чтобы на вырученные деньги (почти 250 тысяч долларов) помочь больным детям. Достойный поступок!

По окончании карьеры Винокуров занял пост спортивного директора «Астаны». Ничего удивительного. Казахстанский проект изначально создавался под его имя, вполне логично, что он будет связан с командой и в дальнейшем.



Йост Постума

Возраст: 31

Команда: RadioShack-Nissan

Достижения: этап «Париж — Ницца» (2005), победа на гонке «Три дня Де Панн» (2008), победа на «Вуэльте Андальусии» (2009)

Йосту Постуме нашлось место в нашем хит-параде вовсе не из-за того, что он выдающийся велосипедист. Хотя и заурядной фигурой голландца не назовешь, как-никак около 15 побед за карьеру, в основном — в разделках и равнинных многодневках. Не звезда, но солидный профессионал, шесть раз участвовавший в «Тур де Франс», да и возраст еще боевой. Последние два года Постума выступал с братьями Шлек и исполнял роль классического грегари. Пожалуй, наиболее заметной была его работа в 2011 году на этапе

до Галибье, который выиграл Энди Шлек. Йост помог Шлеку переложиться в первый отрыв, где находился их партнер по команде Макс Монфор.

А теперь голландец остался без контракта. И вовсе не потому, что команду не устраивали его действия. Дело в странной системе подсчета очков UCI. Гонщик работает на лидера на престижных соревнованиях и соответственно не может накопить очки UCI. От этого его ценность для команды не уменьшается. Но так как баллов у гонщика нет, коллектив рискует

не попасть в World Tour. Несправедливо. В итоге имеем ситуацию, при которой иранец Сохраби, набравший много очков на локальных азиатских гонках, переходит исключительно за очки в команду Мирового Тура, а уважаемые грегари и бойцы вроде баска Амеца Чурруки или нашего героя вынуждены искать работу в низшем дивизионе. Если баск согласился перейти в команду рангом ниже, то Постума решил завершить карьеру в 31 год. Повод задуматься, эффективна ли существующая система начисления очков, не так ли? ▶



Джордж Хинкапи

Возраст: 39

Команда: BMC

Достижения: рекордсмен «Тур де Франс» по количеству участий — 17 (1996–2012), девять раз в составе команды-победительницы «Тур де Франс», этап «Тур де Франс» (2005), трехкратный победитель командной гонки «Тур де Франс», победитель гонки «Гент — Вевельгем» (2001) и «классики» Плуа (2005), призер гонки «Париж — Рубэ» (2005), три этапа на «Критериуме Дофине»

Среди всех завершающих карьеру велосипедистов сложно найти персону более неоднозначную и одиозную, чем Джордж Хинкапи. Рекордсмен «Тур де Франс» по количеству участий, обошедший по этому показателю Йопа Зутемелка и Вячеслава Екимова. Гонщик, который приложил руку к семи победам Лэнса Армстронга, а после помог выиграть Тур Альберто Контадору и Каделу Эвансу. Непререкаемый авторитет и пример для молодежи, образец профессионализма и преданности велоспорту. Это вчера. А сегодня он в глазах многих людей предатель, сдавший лучшего друга (по крайней мере в прошлом) Лэнса Армстронга, «убийца велоспорта», породивший эпидемию скандальных признаний. Для кого-то, наоборот, Джордж — герой, имевший смелость рассказать правду, открыто заявить о том, о чем все и так догадывались.

Скорее всего, правда, как часто бывает, где-то посредине: Хинкапи — просто человек. Такой же, как мы с вами. А человеку свойственно бояться. За себя, за своих близких. В США предусмотрена уголовная ответственность за лжесвидетельство под присягой, и спортсмен не захотел врать, выгораживать виновного и идти на компромиссы с совестью. Это не делает из него героя, но и общественного порицания он не заслуживает.

Куда приятнее вспоминать Хинкапи не в связи с упомянутой историей, а непосредственно за гоночные заслуги. Коих немало. В первую очередь — как командного труженика. Он в равной степени успешно работал как на Армстронга, Контадора и Эванса, так и на спринтера Марка Кавендиша. Каждый из них чувствовал себя на колесе у Джорджа как у Христа за пазухой. Его опыту и мастерству выбора пози-

ции можно только позавидовать. И конечно, это универсал, каких мало. Среди современных гонщиков нет никого, кто в один год выигрывал горный этап Тура и попадал в число призеров «Париж — Рубэ». К слову, отношения американца с «Париж — Рубэ» — отдельная история. Хотя Хинкапи ни разу не выиграл эту легендарную гонку, его можно считать ее символом, не меньшим, чем Том Бонен или Фабиан Канчеллара.

Хинкапи — олицетворение «Париж — Рубэ». Его пример свидетельствует: «королева классик» требует не только силы, но и удачи. Проклятие, поломка — и ты вне игры. Везения-то как раз Большому Джорджу немного не хватило.

Несмотря ни на что, американский гонщик навсегда останется легендой велоспорта, даже если его имя уберут из справочников. Ведь человеческую память не стереть.



Хуан-Маурисио Солер

Возраст: 29

Команда: Movistar

Достижения: этап, 11-е место в общем зачете и майка «горного короля» «Тур де Франс» (2007), победа на «Вуэльте Бургоса» (2007), этап «Тура Швейцарии» (2011)

16 июня 2011 года жизнь колумбийца Хуана-Маурисио Солера разделилась на две части. Парой дней ранее он в прекрасном стиле выиграл этап «Тура Швейцарии» и напомнил о себе всем болельщикам, которые потихоньку начали его забывать. Хотя у настоящих ценителей велоспорта навсегда осталось в памяти яркое выступление Солера на Туре-2007. Доселе малоизвестный 24-летний колумбиец метеором ворвался в «элитку» и стал настоящим открытием года. Увы, на высшем уровне надолго не задержался. Следующие три года

он напоминал бледную тень самого себя, эпизодически показывая более или менее неплохие результаты. И вот — победа в Швейцарии. Солер возвращается?

К сожалению, этого мы уже не узнаем. Страшное падение и тяжелая черепно-мозговая травма на шестом этапе едва не убили Хуана-Маурисио. Он долго находился в искусственной коме и все же вышел победителем в битве за жизнь. Но предстоял еще долгий путь. Парень практически заново учился ходить, говорить и выполнять привычные для здорового человека функции.

Хотя реабилитация протекает успешно, в июле 2012 года Солер официально объявил, что не вернется в велоспорт. Но в данном случае гораздо важнее, что колумбиец постепенно идет на поправку. В интервью Хуан-Маурисио рассказал: «Невропатолог и другие врачи предупредили, что я не смогу прикладывать столько сил, сколько требует профессиональный велоспорт. Поэтому я больше не буду участвовать в гонках. Слава богу, я дома, в Колумбии, с семьей. Чувствую себя хорошо, продолжаю следовать рекомендациям медиков и могу вести обычный образ жизни».



Ласло Бодроги

Возраст: 36

Команда: Team Ture 1

Достижения: двукратный призер чемпионата мира в разделке (2000, 2007), победитель Chrono des Nations (2007), этап «Париж — Ницца» (2002), многократный чемпион Венгрии

Бодроги называли пожизненным чемпионом Венгрии, что не удивительно, учитывая уровень конкуренции. В 2009-м Ласло отказался от этого «титла» и принял гражданство Франции. Интересен он, конечно же, не только этим. Бодроги — один из сильнейших разделщиков мира первой половины 2000-х. Венгр регулярно попадал в топ-5 на длинных и плоских разделках «Тур де Франс». А главным достижением, безусловно, являются медали двух чемпионатов мира, причем с интервалом в

семь лет. В 2000-м 23-летний гонщик совсем немного уступил опытным мастерам Сергею Гончару и Михаэлю Риху, а в 2007-м его опередил только Фабиан Канчеллара.

После этого карьера пошла на спад, два года в «Катюше» получились неудачными. Последние пару лет Бодроги провел в Team Ture 1 и там не затерялся, хотя в самых престижных гонках участия не принимал. Завершил выступления Ласло на относительно мажорной ноте — пятое место на престижной разделке Chrono des Nations, которую он

выигрывал в 2007-м. Венгр финишировал вслед за Тони Мартином, Шаванелем, Финни и Руа. Достойный результат в такой компании.





1–3 марта 2013
Крокус Экспо, Москва

9-я Международная Специализированная Выставка-Шоу

ВЕЛО ПАРК 2013

информационные спонсоры

Спортовары
ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЖУРНАЛ

VELOMANIA.RU

Provelo

организатор

rte
exhibitions

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

www.velo-park.ru

СНОВА В СЕДЛЕ



Фото: Влад Богомолов

«Очень рад возвращению в «Катюшу», приятно в полную силу заниматься своим любимым делом. Мое возвращение состоялось в Бельгии 12 сентября, на Гран-при Валлонии. Стартовал в довольно спокойном состоянии: на гонке уже был в 2011 году и знал, что и где может меня ожидать».

Сложный перелом ноги в 2009 году, операции, тренировки, в 2011-м — победа на двух этапах «Тура Болгарии», минувшей весной снова... перелом все той же ноги, а уже осенью серебряный призер чемпионата Европы среди молодежи, неоднократно победитель международных гонок Тимофей Крицкий стартовал в гонке на Гран-при Валлонии.

— Ваше возвращение пришлось на тот период, когда в «Катюше» происходят изменения, спортивным директором команды стал трехкратный олимпийский чемпион Вячеслав Екимов. Не означает ли это, что глобальный проект становится, наконец, национальным?

— «Катюша» изначально создавалась как часть национального проекта развития велосипедного спорта России. Эта идея принадлежит президенту ФВСР Игорю Макарову, а он известный гонщик и бизнесмен, и я убежден, знает, что делает. В последние годы мне пришлось быть немного в стороне от велоспорта и тесного общения с командой. То, что удалось увидеть на командном сборе в Австрии, действительно порадовало — стало слышно больше русской речи! Это не может не воодушевлять.

На сборы в Австрии мы прилетели из Пекина, где на предпоследнем этапе красивейшую победу одержал Марк Халер! Непривычно видеть столько народу на сборах — полная гостиница! Ощущение такое, будто находишься у себя дома. Сбор прошел на отлично! Особенно ярко запомнился поход в горы: пятичасовой переход — это вам не шутки! Впечатления неопишуемые. За один день удалось по-другому посмотреть на всех членов команды. Верно поет Высоцкий в своих песнях: чтобы проверить друга, нужно взять его в горы.

— У вас сейчас отпуск?

— В моем случае отдых носит относительный характер. Это скорее передышка: не от чего отдыхать! Но все же дел на эти недели без велосипеда накопи-

лось довольно много. Хочется побыть больше времени с семьей в Камышине. Большую часть времени проведу с супругой именно там, занимаясь домашним хозяйством. К сожалению, велоспорт не дает возможности собираться всей семьей, и упустить возможность побыть с родными было бы глупо.

— Какой вы без велосипеда в домашнем кругу?

— Обычный. Хотя жена говорит, что без гонок я становлюсь невыносимым. Действительно, замечал, что без тренировок и гонок мне становится не по себе! Как рыбе без воды.

— Кулинария — не ваше хобби? Какое любимое блюдо?

— Готовить я не очень люблю. Больше всего люблю то, что готовят мама и жена: их блюда обладают особым, я бы сказал, неповторимым вкусом.

Свободное время посвящаю книгам о ведической культуре. Веды в переводе означают «знание». А знание получать всегда интересно. Вот скоро летим в Индию, где эта культура сохранилась.

— На какие гонки нацеливаетесь?

— Сезон начну в январе в Австралии. Не смогу ждать больше — хочется гоняться.

— Ваша мечта?

— Про следующую Олимпиаду рано загадывать. Я нацелен на работу. Если смогу показать достойный результат в Европе в эти годы, тогда и буду реально «прицениваться» к 2016 году.

Беседовала
Инна МАКСИМОВА



Сергей Ковпанец: лучший отдых тренера — высокий результат спортсмена

Главный тренер сборной России по велоспорту на треке Сергей Ковпанец подвел итоги выступления команды на втором этапе Кубка мира в Глазго.

PV: Сергей Афанасьевич, перед этим этапом вы подчеркивали, что главная задача команды в розыгрыше турнира — набор рейтинговых очков, необходимых для участия в чемпионате мира в Минске. Спортсмены оправдали ожидания?

— В таблице, опубликованной UCI после второго этапа Кубка, видно, что Денис Дмитриев лидирует в спринтерском зачете и что у нас много спортсменов, которые еще могут пополнить запас очков, оправдав тем самым ожидания тренеров. Меня, в частности, интересовали результаты Ильи Окунева в кейрине, и Илья не подвел: в Глазго он попал в десятку, заняв девятое место. Тот же Дмитриев набрал очки в том числе и в кейрине, став седьмым. Валентин Савицкий финишировал девятым в спринте. Перед сборной стоит задача не только завоевать рейтинговые очки в традиционно «наших» видах программы, но и отобраться на чемпионат мира в как можно большем количестве дисциплин. Мы будем подтягивать к главному старту молодежь. Кто-то из старших спортсменов понимает, что не в состоянии показывать высочайшие результаты. Все когда-то уходит из спорта, нужно найти в себе силы принять непростое решение. А мы в сборной рассчитываем на тех, кто проявляет себя. Особенно в женском спринте.

PV: Как оцениваете результаты Дениса Дмитриева в групповом спринте?

— До этого он ездил кейрин на уровне чемпионатов России, только иногда выступая на международных соревнованиях. Сейчас у него появился шанс проявить себя в групповом спринте. Он неплохо проехал кейрин на чемпионате Европы в Паневежисе и поднял-

ся на третью ступень пьедестала, а в Глазго стал седьмым в этой дисциплине. Посмотрите на шестикратного олимпийского чемпиона Криса Хоя — он прекрасно ездил и кейрин, и спринт, и командный спринт. Спринтер должен быть разносторонним. Это уже потом можно сделать выбор в пользу какого-либо направления, в зависимости от того, где гонщик показывает максимальный результат. А на данном этапе Дмитриеву стоит развивать все спринтерские виды.

PV: В одном из интервью Денис Дмитриев сказал, что на заключительном этапе Кубка мира в Мексике он постарается побить один из рекордов. Правда, не уточнил, какой именно. Как оцениваете его шансы?

— Чтобы показать столь высокие результаты, необходимо на равнинном треке выезжать из 10 секунд. Пока Денис только приближается к этим секундам. Если у него есть такое желание, это очень хорошо. Однако побить результат будет непросто. Да и трек в Мексике не очень-то располагает к мировым рекордам. К тому же это высокогорье — 1 800 метров. Сейчас там возвели новый трек, возможно, он быстрее предыдущего.

PV: Ваше мнение о выступлении Екатерины Гниденко в кейрине? На чемпионате мира в Мельбурне она завоевала серебро в групповом спринте. И вот вновь второе место.

— Спортсмен высокого класса должен быть уверен в себе. Нужна стабильность. Для этого на каждом старте необходимо демонстрировать свою силу, что Екатерина и делает. Второе место на этапе Кубка мира — достойный результат. Да, бог, чтобы и в дальнейшем она неизменно ставила себе задачу быть на пьедестале. Только так можно приобрести уверенность. Здесь механизм простой и сложный од-

новременно: спортсмен должен изначально настраивать себя на высокий результат. Заезды складываются по-разному, и спортсмен учится действовать в различных обстоятельствах. К примеру, на этапе Кубка мира в Глазго все складывалось для Гниденко не так просто. Екатерина проиграла начальный раунд и прошла дальше через дополнительный «заезд надежды». В полуфинал попала третьей, а в финале стала второй. На шотландский этап приехали почти все сильнейшие спортсмены, которые будут выступать в женском спринте в предстоящие четыре года. И это очень полезно — оказываться в условиях столь жесткой конкуренции.

PV: Бронза Тамары Балаболиной в женском омниуме вас порадовала?

— Не то слово! Очень рад за Тамару, за ее результат. Тем более что она совсем еще юная — родилась в 1993 году. До недавнего времени на юниорских соревнованиях ездил спринт и командный спринт. Сейчас главная задача — аккуратно перенести ее спринтерские способности в такую сложную дисциплину, как омниум. Тамара от старта к старту набирает в тех видах, в которых еще совсем недавно не показывала нужные секунды. Прежде всего в индивидуальной гонке. Еще полгода назад у нее был результат 3.47. Сейчас проехала 3.40 — это уже время экстра-класса. Понятно, что ведущие спортсменки едут 3.30 — 3.32. Но те, кто борется в омниуме, показывают время в промежутке 3.36 — 3.40. То есть в индивидуальной гонке результат Тамары уже близок к тем, что позволяют достойно выступать на международном уровне. Ей останется подтянуть групповую гонку с выбыванием, где нельзя далеко отпускать от себя соперниц. Сейчас Балаболина имеет хороший круг и хорошие 500 метров. Ей ведь в Глазго

каких-то сотых не хватило до личного рекорда в омниуме.

PV: Какая дисциплина вызывает у вас наибольшую тревогу?

— Женская командная гонка. Те спортсменки, которые вели борьбу в этом виде, по объективным причинам прекратили выступления. Речь идет о Венере Абсалямовой и Виктории Кондель. Они показывали секунды, позволяющие на тот момент претендовать на призовые места. В 2010 году на этапе Кубка мира в Астане девушки показали 3 минуты 22 секунды. Сегодня у нас совсем другой контингент — в основном молодежный. Наша задача — за четырехлетие создать в женском преследовании конкурентоспособную команду. Есть и старожилы сборной, и молодые спортсменки — Елена Личманова, Лидия Малахова, Галина Стрельцова, Александра Чекина, Светлана Каширина, Гульназ Бадькова. Все они имеют результат примерно 3.30. Нужно развивать их способности. Тем более что после чемпионата мира в Минске женское командное преследование изменится — дистанцию будут ехать четыре человека. Поэтому подбор спортсменов будет осуществляться по-другому, надо иметь двойной состав. Но кадровый ресурс есть, есть и тренеры. Думаю, мы в состоянии сделать достойную команду.

PV: Многие гонщики успели побывать в отпусках. Вам удастся отдохнуть после тяжелого сезона?

— Нет, возможно, позже. А вообще-то, когда команда показывает хорошие секунды, завоевывает медали — это и есть настоящий отдых и счастье. В этом случае получаешь больше положительных эмоций, чем в какой-нибудь турпоездке. Так что чем больше у спортсменов высоких результатов, тем больше приятных мгновений у тренера. **PV**

*Специально для Provelo
Вячеслав Цыба,
спортивный обозреватель РСН*

ДВОЙНОЙ ЭФФЕКТ ТЕХНИЧНОГО ВИДА

В Удмуртии много лет занимаются велокроссом, поэтому не случайно Кубок и чемпионат России регулярно проходят в Ижевске. Вот и в нынешнем году под занавес сезона велокроссмены страны в очередной раз собрались здесь, чтобы определить сильнейших в этом сложном и техничном виде.

Текст и фото: Владимир ГРИШЕЧКО

В первый день прошли старты младших категорий. Среди девушек 1998–1999 г. р. сильнейшей была Вера Вахрушева (Удмуртия). У юношей быстрее всех справился с дистанцией Павел Плохотников (Тюмень). Алиса Горлова, как всегда, отличилась в категории девушек 1997–1996 г. р., а у юношей 1997–1996 г. р. верх одержал Антон Станиславов (Удмуртия).

Во второй день соревнования открыли юниорки, среди которых не было равных Надежде Антоновой (Чебоксары). У юниоров лучшим оказался Андрей Федотов (Тюмень). Елена Гоголева первенствовала в категории «женщины». А у мужчин отличный уровень подготовки продемонстрировал Тимофей Иванов (Санкт-Петербург).

Заметим, что заезд мужской «элиты» существенным образом отличался от всех предыдущих скоростными показателями и интригой. До самого финиша не было ясно, кто станет чемпионом: молодой Тимофей Иванов или более опытный Евгений Печенин.

Со старта гонку возглавил Антон Гоголев (Удмуртия, «Импульс»), но уже на середине круга его обошел Тимофей Иванов. На втором круге атаковал и вышел вперед Максим Гоголев (Самара), Иванов удерживал вторую позицию. Следом за ним шел Евгений Печенин (Удмуртия, «Форвард»), который в начале четвертого круга ненадолго вырвался вперед. На пятый круг, став лидером, уверенно ушел Иванов. Он начал наращивать преимущество. Сначала 12 секунд, через круг — уже 20. В это время начался снегопад, зем-

ля покрылась снегом, и трасса стала скользкой и непредсказуемой. Многие гонщики старались не рисковать и преодолевали препятствия бегом. Тимофей уверенно мчался не сбавляя темпа. За два круга до финиша казалось, что судьба медали решена, однако Тимофей пробил покрышку и полкруга до ближайшей фид-зоны ехал на спущенном колесе. Воспользовавшись ситуацией, Печенин попытался ликвидировать задел, и ему удалось существенно сократить отставание. На последнем круге Иванов показал, что всю вторую половину гонки лидером он был не случайно: удерживая минимальный разрыв, он стал новым чемпионом России. Евгений Печенин — второй. Третьим, спустя 12 секунд, приехал Максим Гоголев.

Гонка получилась интересной и динамичной. Победу одержал молодой и очень перспективный спортсмен, на результат которого интересно будет посмотреть на предстоящем мировом первенстве в американском Луисвилле. Нам предстоит также узнать, как скажется на достижениях нашей сборной в предстоящем сезоне по маунтинбайку очередная велокроссовая подготовка.

Любопытно отметить, что у велокросса интересная и непростая история. Первые соревнования по велокроссу прошли во Франции в далеком 1902 году, международные — в 1924-м, а в 1952-м в Париже дебютировал чемпионат мира. В нашей стране этот вид стал активно развиваться в 1970-х годах. А в 1981-м на эту зрелищную и очень популярную в Европе велосдисци-

плину обратил внимание главный тренер сборной Советского Союза Виктор Капитонов. Он собрал лучших велокроссменов и отправился с ними на мировое первенство в Испанию. Показать хороший результат с первого раза не удалось. Капитонов сделал выводы и взял тайм-аут. Два года он потратил на подготовку специальной команды для велогонки по бездорожью. Однако на чемпионате мира в Ливерпуле сильнейший гонщик страны в этом виде Виталий Гаврилов смог занять всего лишь 14-е место. После этого руководители сборной решили не уделять велокроссу такого внимания и сосредоточиться на главных видах — шоссе и треке.

Спустя 10 лет по инициативе удмуртских специалистов по велокроссу была предпринята очередная попытка побороться на чемпионате. Но за эти годы уровень развития велокросса поднялся выше, и наши спортсмены опять не смогли похвастаться хорошими результатами.

В 2000 году после специальных тренировок Ирина Калентьева приехала на чемпионат мира, в котором впервые приняли участие женщины. Заняв 8-е место, она продемонстрировала хорошую техническую подготовку. После этого у нее существенно улучшились результаты в маунтинбайке и она подписала свой первый профессиональный контракт. Очень плотный календарь ее команды не дал возможности продолжить выступления на велокроссе.

В 2002 году благодаря спонсорской поддержке команда из 15 спортсменов отправилась на

продолжительный сбор в Чехию, а затем — на серию международных гонок. После этого Юрий Трофимов из Удмуртии смог занять в чешском Таборе 14-е место. В том же году он занял второе место на чемпионате мира среди юниоров и завоевал бронзовую медаль чемпионата Европы. За все время национальная сборная участвовала в семи чемпионатах мира.

И вот, похоже, настало время перемен. Главный тренер по маунтинбайку Вячеслав Устинович озвучил план усиленной подготовки. Он сообщил о намерении принять участие в некоторых этапах Кубка и чемпионате мира по велокроссу. «Нам нужно поднимать скорость маунтинбайкеров. А сделать это можно через велокросс, — резюмировал он. — При этом следует уделить особое внимание молодежи, юниорам и юниоркам».

Специалисты предлагают также перенести на январь чемпионат России и отборочные соревнования по велокроссу. Дело в том, что усилия многих фаворитов мирового велокросса сосредоточены на зимнем сезоне. Летние соревнования на шоссе и в маунтинбайке они рассматривают как подготовку к важным зимним сражениям. А в отечественном велокроссе участвуют российские специалисты по горному велосипеду, для которых велокросс — лишь продолжение сезона. Кубок России заканчивается чемпионатом в ноябре, что не укладывается в план подготовки к мировому первенству. Значит, нужно использовать южные регионы страны. Только возможно ли это? **PV**



ПОДРАСТАЕТ ДОСТОЙНАЯ СМЕНА

На 42 Всероссийском велокроссе на призы ОАО «Ижевский радиозавод» успешно выступили ижевские команды. В эстафетах, с которых начались соревнования, первое и второе места заняли команды «Форвард» и «Импульс» во главе с Евгением Печениным и Антоном Гоголевым, на третью ступень пьедестала поднялась сборная Чувашии.

Текст и фото: Павел КУЛЬКОВ



В «элитной» категории первым удалось финишировать Тимофею Иванову (Петербург), а вот серебро и бронза достались ижевчанам — Евгению Печенину и Антону Гоголеву. Среди юниоров лучшим оказался Андрей Федотов (Тюмень), следом за ним финишировали Руслан Музаффаров («Форвард») и Илья Чирков («Импульс»).

В острой борьбе ижевчанка Алиса Горлова в своей возрастной категории сумела одолеть Диану Климову (Тюмень) и Наталью Моложину (Чувашия). В «элитной» группе Анна Коновалова («Форвард») завершила гонку на втором месте, уступив Елене Гоголевой (Самара).

«В 1970 году, когда мы начинали велокросс, никто и предположить не мог, что он станет традиционным», — отметил генеральный директор ОАО «Ижевский радиозавод», в прошлом известный велокроссмен, мастер спорта СССР Игорь Валиахметов. По его словам, этот вид спорта с каждым годом прирастает новыми именами способных ребят.

Это верно, как и то, что на протяжении многих лет основные претенденты на победу в главных велокроссовых стартах не меняются, на международных соревнованиях они не поднимаются выше середины итогового протокола. Вместе с тем многие эксперты замечают, что подрастает достойная юная смена, способная через два-три года составить конкуренцию именитым «элитным» гонщикам. **PV**

ТУРКМЕНИСТАН И «ИТЕРА» ТЕПЕРЬ СОТРУДНИЧАЮТ И В ВЕЛОСПОРТЕ

Туркменистан и Международную группу «ИТЕРА» связывают давние деловые отношения. В том числе и в сфере спорта. По инициативе председателя Совета директоров «ИТЕРЫ» Игоря Макарова компания возвела в Ашхабаде 10-тысячный стадион, следом в двух велаятах (областях) — ипподромы, отвечающие мировым стандартам. А сейчас оказывает содействие в строительстве современного крытого велотрека.

Комментируя это событие, заслуженный тренер Туркменистана, мастер спорта международного класса **Василий Кудряшов** в беседе с нашим корреспондентом сказал:

— Особо хотел бы отметить, что строительство велотрека, как и сотрудничество в развитии туркменского велоспорта, включая оказание материальной, методической и иной помощи, осуществляется под непосредственным контролем Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова и руководителя «ИТЕРЫ», президента ФВСР Игоря Макарова. В строительстве трека, который планируется сдать в эксплуатацию в апреле 2014 года, в качестве экспертов-консультантов участвуют российские специалисты. С помощью российских же специалистов разрабатывается проект Государственной программы развития велосипедного спорта в Туркменистане на 2013–2018 годы. Она включает создание специализированных детско-юношеских школ велоспорта в Ашхабаде и велаятах, Национального технического центра велоспорта, учредителем которого выступит госкорпорация «Туркменгаз». Предусматривается организация в Ашхабаде уже с 2014 года официальных соревнований UCI среди юниоров и молодежи (шоссе, трек). Будет сформирована туркменская континентальная шоссейная команда.

В ряду планируемых приоритетных задач — получение права проведения чемпионата мира на



шоссе и строительстве велосипедных дорожек, организация массовых заездов любителей велоспорта в День здоровья и с 2013 года проведение ежегодных международных соревнований по велоспорту на шоссе среди юношей и юниоров на Кубок Президента Туркменистана.

Недавно Рабочая группа компании «ИТЕРА» в очередной раз посетила Ашхабад и приняла участие во встречах с председателем Госкомспорта Туркменистана Батыром Оразовым, генеральным секретарем НОК Туркменистана Азатом Мурадовым и председателем госкорпорации «Туркменгаз», председателем Федерации велоспорта Туркменистана Сахатом Мамедовым и руководством дирекции строящегося трека и спортивных школ. В училище

олимпийского резерва, великолепные современные здания которого были сданы в эксплуатацию в этом году, гости встретились со спортсменами и спортивной общественностью Ашхабада, выступили с

лекциями о подготовке велогонщиков, рассказали об Общероссийском проекте развития велоспорта. В целях оказания помощи в подготовке туркменских велосипедистов к чемпионатам Азии и мира в 2013 году лучшие туркменские спортсмены пройдут подготовку на учебно-тренировочных сборах российских велокоманд. Неоценимую помощь в организации работы по развитию велоспорта в Туркменистане оказывает глава представительства «ИТЕРЫ» в Туркменистане Ата Нуриев.

Во время ноябрьской встречи с Президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым Игорь Макаров сообщил о решении приобрести уже в начале 2013 года для Федерации велоспорта Туркменистана 20 велосипедов и комплектов велоформы с национальной символикой, 200 касок и надувной арки «финиш-старт». **PV**



ТРИДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ



В 1982 году на треке в Лестере (Великобритания) наши велогонщики завоевали золотые медали чемпионата мира в командной гонке преследования. Об этом памятном событии мы попросили рассказать заслуженного мастера спорта, специального советника председателя совета директоров Международной группы компаний «ИТЕРА» Сергея Никитенко.

PV: Сергей Владимирович, 30 лет назад вы стали чемпионом мира. Чем еще запомнилась гонка?

— Дружной командой. В ней собрались замечательные гонщики: Константин Храбцов, Валерий Мовчан, Александр Краснов.

PV: Перед гонкой было ощущение, что победите?

— Нет. У нас даже забавная история вышла по этому поводу.

PV: Какая?

— Когда мы ходили на трек, там была лестница. И под ней лежали большие катушки кабеля. Их было как раз четыре. И когда мы проходили мимо них, Мовчан каждый раз шутил: «О, наши медали!» Деревянные — значит, четвертое место. Ну, мы злились, в шутку били его и все прочее. Тот чемпионат мира был тяжелый для нас в психологическом плане. Дело в том, что, когда мы в третьем заезде ехали с немцами из ГДР (это была самая сильная команда в то время), нас, к сожалению, осталось трое, после шести кругов. И от того, как мы финишируем, зависело, едем мы за третье-четвертое место или за первое-второе. Немцы были сильны, но мы не дрогнули! Команда была скатанная, все ребята — опытные и не собирались так легко сдавать свои позиции. И вот полдистанции шесть кругов мы ехали втроем. Финиш был ожесточенный, на пределе возможностей. Боясь потерять темп, менялись несколько раз на кругу, хотя это и неправильно. Кто-то дергал, кто-то тормозил, кто-то разгонял, раскатывал, кто-то садился на колесо с просветом и с трудом догонял... Но мы были уверены, что отдадим все силы и финишируем втроем на одной черте вместе. Так оно и получилось. На последних метрах мы обыграли немцев технически и так-

тически. А у них один гонщик не смог между двумя своими проткнуться и отстал. Именно на те три сотых секунды, которые мы выиграла. Это был полуфинал. Сложнейший полуфинал, на который мы очень много сил потратили, но и остались довольны результатом.

PV: А что дальше?

— В последний день мы ехали три заезда, было очень тяжело. Тем не менее, когда узнали, что за первое-второе место едем с командой ФРГ, обрадовались, потому что это не третье-четвертое. Так вот, в финале были настроены на победу. Я был капитаном команды, и когда мы собрались перед заездом, то я просто всех спросил: «Ребята, кто-нибудь был чемпионом мира?» — «Нет!» Так поехали за званием!

PV: А когда стало понятно, что золото уже у вас?

— Переломный момент наступил в середине гонки, когда команда ФРГ, честно говоря, отстала. Они испугались нас, потому что мы держали их в накале, а потом стали уходить вперед. На финише, я помню, их было видно на повороте. Выиграли пять секунд — это много. Они психологически сломались, просто не думали, что мы так быстро поедем, — у нас была очень сильная команда. Достаточно сказать, что Мовчан и Краснов — олимпийские чемпионы. Все работали как часы.

PV: Кто был тренером?

— Как всегда, Владимир Петрович Петров. Мой первый тренер — Александр Николаевич Токмаков, у которого я начинал заниматься. Затем перешел в Самару к Петрову. Он нас готовил до чемпионата мира. Потом был уже тренер сборной страны — Шенгелия.



▲ Слева направо: А. Краснов, В. Мовчан, К. Храбцов, С. Никитенко

PV: Вот еще о чем хотел спросить. С того времени прошло три десятка лет. В командной гонке сбросили сумасшедшее количество секунд — другое время, другая техника, другие методики подготовки, тренировок и так далее. И вот на Играх в Лондоне наши поотстали. Как вы считаете, есть ли шанс вернуться в мировую элиту?

— Перспектива есть, это я увидел в Лондоне. Несмотря на то что команда выступила не совсем так, как хотелось бы, все-таки мы надеялись, что будет у нас хотя бы бронзовая медаль. Но я видел этот прогресс не только в Лондоне. В этом сезоне ребята же ехали 3,56. Этот огромный скачок говорит о том, что у нас есть потенциал, который мы будем наращивать, и есть надежда, что к следующей Олимпиаде или даже на чемпионатах будущего четверолетия мы покажем хоро-

шее время. Возможности для этого есть, созданы все необходимые условия. Курс, который взяла Федерация во главе с Макаровым, совершенно правильный. Игорь Викторович собрал дружную команду в Федерации. Генеральный директор ФВСР Владимир Альбертович Вагенлейтнер очень сильно помогает ему в работе. За два года, которые прошли с момента избрания Игоря Макарова президентом Федерации, он смог остановить наш велоспорт перед пропастью. Сейчас уже начинаем потихонечку выходить, и результаты есть, и они говорят сами за себя. Может, пока и не такие громкие, но это даже хорошо, что идет масса, большая масса — не по одному человеку. Вот как-то такое видение.

PV: Это видение чемпиона мира. Сергей Владимирович, спасибо.

ВПОЛНЕ ЛЕТУЧИЕ ГОЛЛАНДЦЫ!



Текст и фото: Вадим ДОЛГАНОВ

В цивилизованных странах как-то не принято, чтобы полицейские ехали за гражданами, ничего не нарушающими. Это вполне очевидно для спокойной Швейцарии, но в зеркальце заднего вида давно заметил патрульный автомобиль, медленно тащившийся за мной по улицам Берна. В сквере возле здания парламента остановились — и я и они. Мою двухколесную машину тут же окружила стайка зевак, гулявших и катавшихся по аллеям. Задавали массу вопросов, даже к рулю и раме прикасались. Чуть поодаль стояла полицейская машина, из которой выглядывала удивленная физиономия стража порядка, также внимательно рассматривавшего... мой байк. В этот момент все стало предельно понятно и даже смешно: этим людям интересен не ездок, а сам велосипед, вернее — велосипедик. Чтоб не обвинили меня в рекламе, назовем нидерландскую фирму-изготовителя этого чуда литерой М. Думаю, велобайкеры со стажем поняли, о чем речь. Так вот, подо мной была тогда суперновая модель складывающегося транспортного средства — на крохотных колесиках, с выдвигаемым креплением сиденья, «переламывающейся» рамой и массивной задней втулкой, явно не гармонизировавшей с общим абрисом конструкции, но прятавшей в себе отменно работающую как на равнине, так и в горах трехскоростную коробку передач.

Похоже, такого сонный Берн тогда еще не видел. Машинка была куплена буквально накануне в Гааге — и там тоже презентовалась как необычная дизайнерская конструкция. Да и стоила прилично, все-таки М-дизайн и производство! Нидерланды всегда остаются законодателями конструкторских мод на двухколесные машины. Нынче уже складными велосипедами никого не удивишь, и даже по нашим щербатым городским улицам колесят любители перемещаться на двух маленьких колесиках. Сити-байки делают уже не только голландцы, но и американцы, немцы, итальянцы, а китайцы так и вовсе заполняют ими мировой рынок. Даже в российских или украинских городах не вызывают изумления граждане, едущие по тротуарам на крохотных велосипедах. Потом эти машинки складываются в подъездах домов, прячутся в кладовках или офисах.

Рассказанная в начале повествования история происходила более десятка лет назад, когда минисити-байк был диковинкой даже в самом центре Европы. А вспомнил об этом сейчас, на уникальной выставке «Велосипеды голландского дизайна», открытой накануне Рождества и Нового года в Кие-

✂ «Джонни Локо»



✂ Конструкторская версия

ве. Ее организовали специалисты из бюро «Икси» (Yksi), показали такие машины, о существовании которых сложно даже догадаться. Например, моя М-машинка, вызвавшая когда-то ажиотаж в Берне и поныне служащая хозяйину верой и правдой, показалась бы просто монстром на фоне — ну, как бы это точнее сказать — минимини-байка. У него сзади два крохотных колеса и совсем уж почти игрушечное сиденье. А вместо привычного руля — ручка управления, как на самолете-истребителе. Впрочем, конструкция вполне надежная — смотритель

выставки предложил попробовать. Малютка оказалась устойчивой, проворной и управляемой, и тут же возникли идеи, где эту штуkenцию можно применять. Например, ездить по двору или квартире, в большом супермаркете или по автостоянке. А также по набережным и дорожкам парков, в скверах и т. п. В общем, вполне практичная вещица. Окинув взглядом экспозицию, обнаружил еще несколько совершенно удивительных и необходимых конструкций. Вот, например, 22-килограммовый гигант — не ровня нашим минисити-байкам. У этого экземпляра — вместительный кузов перед ездоком, мощная рамная конструкция. Создатель грузовика Элиан Вельтман описал изобретение так: во время стройки дома надоело таскать телегу с песком. Вот и построил «тележку» самоходную — полезное с приятным совместил. Грузишь стройматериал, садишься в седло, везешь на объект. Руки-ноги качаешь, гиподинамия не грозит.

Но есть конструкции для ленивых. Сьорд Смит предлагает на первый взгляд классический велик, но под рамой у него размещен небольшой пластиковый коробок. В том коробке — секрет конструктор-

ции: электродвигатель с генератором. На ровной местности вы старательно крутите педали, в горку можете включить движок и отдыхать, наслаждаясь окрестными пейзажами. Впрочем, создатель машины уверяет: она не только для ленивых. Далеко не все в нашем мире атлеты, далеко не все используют велосипеды в спортивно-туристских целях. Но большинство хотят полноценной жизни и ярких впечатлений. Это для них электробайк Сьорда Смита предназначен: для пожилых, домохозяек, даже беременных. Аккумулятор позволяет проехать 70 км без дополнительной подзарядки. Есть на выставке более динамичная конструкция — с большей мощностью двигателя и генератора, пятиступенчатой полуавтоматической коробкой передач. На таком электромобиле можно путешествовать и в дальние края. Только сразу учтите один недостаток конструкции: обойдется подобное чудо недешево — более двух тысяч евро. А если боитесь, что вашего драгоценного двухколесного друга могут украсть, обзаведитесь конструкцией Бастена Лейха. Он предложил уникальную конструкцию руля, который одновременно... замок. Сломали такой замок — не смогут ехать на велосипеде. Практичных вещей на выставке предостаточно.

Например, Барт ван Хееш ностальгировал по старой доброй Голландии — и сотворил «архетипический байк», «Бабушку», как сам его назвал. Такое ощущение, что этот персонаж вкатился в наш век из XIX столетия. Но при ближайшем рассмотрении — вполне современная машина из легких материалов, применены в ней интересные тех-

» «Шерстяной» байк



нологии сварки-сборки. Как и в конструкции Джонни Локо — пляжном туристском байке, стилизованном под эпоху 1920-х годов.

На этом «практическая» часть выставки заканчивается. И начинается такое! Ну голландцы, чего только не выдумают! Например, машину с дубовой рамой. Или с бамбуковой. Даже с рамой из мя-



» Есть и «дубовый» велосипед

ких углеводородистых нитей. Есть полностью медная, отблескивающая удивительным оттенком модель. Все — на ходу, любая может быть использована по прямому назначению — для путешествий и городских поездок. Чего не скажешь о настоящей велоэкзотике от «Икси». Это ювелирные украшения из частей двухколесных машин, резиновые коврики, сумки из использованных камер, стулья из велосипедных рам, обтянутые резиной колес... Венчает это удивительное зрелище настоящий шерстяной разноцветный байк — как воскли-

цательный знак голландской экспозиции. К слову, в начале следующего года выставка, побывавшая до Киева в Брюсселе, Братиславе, Таллине, Будапеште, переместится в Санкт-Петербург. Приедут на открытие создатели из дизайнерского бюро. В украинской столице нам удалось встретиться с Леоне Кюппен, родоначальницей «Икси»

и, к слову, большой любительницей велосипеда. Леоне рассказала, что частенько выезжает на улицу с огромной хозяйственной сумкой, закрепленной на переднем колесе. А сзади везет на специальных сиденьях двух своих детей. У ее супруга три велосипеда — на разные случаи жизни. Есть спортивный, а есть и хозяйственный для покупок и поездок с малышами. «Голландия — равнинная страна, наверное, поэтому еще в прошлом веке у нас такую популярность приобрел велосипед», — говорила Кюппен. И приводила удивительные цифры: по статистике, на 16 миллионов населения Нидерландов приходится почти 20 миллионов велосипедов. Вполне типично для граждан небольшого королевства: они могут жить в одном городке, а рабо-

тать — в другом. Тогда часто кроме электрички используют, нет, не автомобили, а именно велосипеды. Один живет дома. На нем — до железнодорожной станции. Там его — на велопаркинг до вечера. В другом велопаркинге, в городке, где работаешь, держишь еще один двухколесный байк. Он необходим в дороге от станции до места работы. Леоне Кюппен, как и многие сограждане, научилась ездить в седле в четыре года. В школу, университет — всюду на велосипеде. Как и ее коллеги по дизайнерскому бюро Кейс Херкенс и Эдуард Свейн. Они втроем организовали несколько лет назад «Икси» в родном своем Эйндховене. Стали основателями Designhuis (Дома дизайна) и Голландской недели дизайна, на которую нынче приезжают творцы из сотни стран, в том числе из России. «Икси» специализируется на необычной мебели, интерьерах, комплексном оформлении жилья и офисов. Достаточно сказать, что их работы представлены в коллекции знаменитого швейцарского музея дизайна и прикладного искусства Mudas в Лозанне (там не удостоился чести быть на стендах даже мой любимый голландский мини-байк М — шутка, конечно). Как-то у Леоне Кюппен с коллегами возникла идея сотворить коллекцию разнообразных необычных велосипедов.

Банально, но факт: изобретатели двухколесных педальных машин в мире еще не перевелись. Что же касается перспектив экспансии велосипедов в мегаполисах, таких как Киев, Кюппен уверена: это вполне вероятно. Достаточно лишь местной власти и жителям проявить желание. В огромном городе множество широких улиц. И, невзирая на растущее обилие автомобилей, всегда можно отыскать полосу для велодорожек. В старинных нидерландских городах демонстрируют, как это можно сделать. **PV**

Наверное, к нашему рассказу о выставке необходимо важное дополнение. Нидерландские дизайнеры изобретают и показывают по миру свои необычные велосипеды бесплатно, на некоммерческой основе. Они отыскивали спонсоров, среди которых несколько крупных европейских фирм. Бюро «Икси» зарабатывает на другом. Велосипед же для дизайнеров — и смысл жизни, и залог здоровья.



ПО ЗАПОЛЯРЬЮ НА ВЕЛОСИПЕДЕ

Казалось бы, Заполярье и велосипедный спорт — несовместимые понятия. И на то есть, что называется, объективные причины. Их две. Первая: «На Кольском полуострове лето короткое, но малоснежное». Вторая: летом северяне уезжают в теплые края. Вместе с детьми. Однако в последние 15—20 лет отношение к велосипедному спорту меняется. Причем резко. Во всяком случае, так считает председатель Федерации велосипедного спорта Мурманской области Анатолий Липин, который в беседе с обозревателем журнала Provelo Александром Беликовым рассказал много любопытного.

PV: И так, что же изменилось?

— В 90-е годы в области на границе с Норвегией и Финляндией открыли пропускные пункты. В 1993 году по инициативе Норвегии северные территории Скандинавских стран, Мурманская и Архангельская области, Карелия и Ямало-Ненецкий национальный округ были объединены понятием Баренцев регион. Это послужило развитию международных контактов. В том числе и в области спорта. На севере Скандинавских стран, где люди живут в равных с нами климатических условиях, велоспорт развит довольно хорошо. Шоссейные дороги здесь везде замечательные, их много. Есть и соответствующий рельеф местности. И, что очень важно, автомашин на северных дорогах немного, и велосипедисты чувствуют здесь себя вполне уверенно.

PV: И как же вы воспользовались этой ситуацией?

— В 2000 году впервые провели велопробег детей и молодежи Баренцева региона.

PV: Кто его финансировал?

— Как говорится, за граница помогла. Первые деньги получили от Совета министров Северных стран. С тех пор велопробег по кольцевому маршруту ежегодно проходит по территории Финляндии, Швеции, Норвегии и нашей области. Разумеется, в период летних школьных каникул. За 45 дней ребята преодолевают около 4500 км.

PV: Не тяжело ли это детям?

— Для ребятни велопробег — это возможность увидеть мир. По сути дела — это международный лагерь на колесах. Если любишь велосипед

и физически подготовлен, то каждый день — в радость. Через 5–6 дней пути устраиваем отдых. Дети купаются и загорают, ловят треску в море. Посещают аквапарки, музеи, знакомятся с культурными и историческими достопримечательностями.

PV: Затем от велопробега перешли к велоспорту?

— Велопробег позволил завязать контакты с велосипедистами и организаторами спортивных соревнований из Скандинавских стран. Мы стали планировать маршрут таким образом, чтобы участвовать в их велогонках. В результате, начиная с 2008 года, чемпионат Баренцева региона по велоспорту на шоссе стал проводиться ежегодно. Место «прописки» чемпионата меняется из одной страны в другую. В соответствии с договоренностью сторон. К примеру, в 2010 году чемпионат про-

ходил в городе Апатиты с участием спортсменов из Финляндии и Норвегии. С того же года проводится кубок Баренцева региона по велоспорту на шоссе. Федерации велоспорта нашей области и северных территорий Скандинавских стран согласовывают сроки проведения своих соревнований, договариваются, какие из них будут этапами кубка. В 2010 году кубок Баренцева региона по велоспорту на шоссе включал три этапа, в 2011 — пять, а в 2012 — десять этапов в семи городах четырех стран.

PV: Выходит, что Баренцево сотрудничество для вас — основа развития велоспорта в регионе?

— Это действительно так. Находясь в Финляндии и Норвегии, мы видим, как организована подготовка соревнований. Как они проходят. Многие служат нам примером. Вну-

шает уважение организация работы велосипедных и спортивных клубов. Дети участвуют в соревнованиях чуть ли не с того момента, когда начинают ходить. Уровень участников даже в самых небольших населенных пунктах за границей чрезвычайно высок. Международное сотрудничество повышает мотивацию наших спортсменов к тренировкам. На международных соревнованиях наши ребята отчаянно сражаются за спортивную честь державы. Результаты растут, а в целом выигрывает спорт.

PV: Что полезного из зарубежного опыта удалось перенять?

— В Норвегии на острове Андоррия 13 лет проводится соревнования Тур де Андоррия с участием маленьких детей. В последние пять лет мы проводим кросс-кантрийную велогонку «Североморск cross-city», а после нее — детский велоезд. Ребятишек собирается так много, что, кажется, яблоку негде упасть. Папы и мамы, бабушки и дедушки вооружаются фотоаппаратами, страстно болеют и, не скрывая, восхищаются успехами малышей. Замечу, что внимание к детям тем больше, чем они меньше. Детские велоезды — эффективное средство пропаганды велоспорта.

PV: Где тренируются дети?

— В велоклубах «Пилигримы» в Североморске и «Виразж» в Апатитах. В Апатитах занятия проходят на базе Дома детского творчества. «Пилигримы» же имеют собственную базу, которую в 90-е годы помогли создать флотские строители. Она включает два зала, раздевалки, душевые, мастерскую, всего около 400 кв. метров. Клуб владеет помещением на основании договора с администрацией города. Без арендной платы и без ограничения срока. Помимо ребят из «Пилигримов» и «Виразжа», в наших соревнованиях участвуют дети, занимающиеся в родственных с велоспортом видах. Скажем, в Оленегорске это члены секции конькобежного спорта, в Никеле, Североморске и Мурманске — лыжных гонок, которые в тренировочном процессе активно используют велосипед. Планируем открыть отделение велоспорта в ДЮСШ города Кола.

PV: Со взрослыми тоже работаете?

— К счастью, число поклонников велоспорта растет. Правда, в среди



тех, кто прежде занимался лыжными гонками, биатлоном, конькобежным спортом и легкой атлетикой. Ветераны и любители объединены в велоклубах Североморска и Апатитов, команде «Солнышко» Мурманска. Сейчас идет процесс создания еще двух любительских команд «Ski51» и команды, которая объединит спортсменов из городов Кандакша, Полярные Зори и Ковдор. В пропаганде велоспорта добрую службу выполняют Интернет-порталы www.velomurman.ru и www.nordbike.ru.

PV: А как с маунтинбайком обстоят дела?

— Здесь, можно сказать, жизнь бьет ключом. Для горных велосипедов у нас очень хорошие условия. Начиная с 2008 года, в рамках Хибинского фестиваля мультиспорта проводится 90-километровая приключенческая велогонка «Хибинская кругосветка» с участием силь-



нейших кросс-кантрийщиков. Вот уже пять лет проводим соревнования по кросс-кантри, получившие название «Североморск cross-city». Город расположен в нескольких уровнях, и сообщение между его нижней и верхней частью осуществляется с помощью пешеходных трапов. Местами



трасса проходит прямо по трапам, на которых устанавливаются на это время специально изготовленные для этого настилы. Настилы крепятся к имеющимся на трапах «рельсам» для перевозки детских колясок. Это дает возможность иметь трассу для кросс-кантри прямо в центре города, и дети, которые не тренируются в клубе, а просто выходят погулять с велосипедами, катаются по трассе и приобщаются, таким образом, к велоспорту.

PV: С 2000 года североморцы стали завзятыми болельщиками велогонки в гору.

— Причем, за сезон организуем 4–6 раз. И только по воскресеньям. По центральным улицам. Старт в одно и то же время, в 12.00. Дистанция — 1,5 км. Это делает гонку краткой по времени, а значит, и вообще возможной, если учесть интенсивное автомобильное движение. За всю ее историю три участника сумели выйти из трех минут.

PV: Помогают ли областной федерации руководители местных администраций?

— В этом году нам удалось за два месяца подготовить и в сентябре провести три шоссейных велогонки в городе Кола. Здесь же пройдет гонка критериум, посвященная 85-летию Кольского района. Руководство района живо откликнулось и активно поддержало идею проведения здесь в июне 2013 году чемпионата Баренцева региона по велоспорту на шоссе. Кстати сказать, Федерация велоспорта северной Финляндии уже подтвердила участие в чемпионате 25 своих спортсменов.

PV: Какие еще старты международных соревнований ждут спортсменов области в 2013 году?

— В августе по инициативе Швеции в городе Лулео впервые состоятся летние Баренцевы игры. Надеемся, что в их программу будет включен и велоспорт. Помимо этого, на севере Норвегии пройдет многодневная велогонка «Arctic Race of Norway». На старт выйдут сильнейшие спортсмены, и это, безусловно, подстегнет интерес к развитию велоспорта в регионе. **PV**



Алексей Рыжов: в Самаре будут и трек, и велокольцо

Такое случилось впервые. Во всяком случае, на Самарской земле. Президент холдинга «Золотой стандарт» Алексей Рыжов, генеральный спонсор общественной организации «Самарская региональная федерация велосипедного спорта», в честь новогоднего праздника подарил 22 новеньких велосипеда для занятий и подготовки к Спартакиаде школьников в 2013 году.

Два года прошло, как он стал вице-президентом Самарской федерации велоспорта, дело оживилось и потихоньку, как говорится, пошло в гору. Успехи заметили не только земляки, но и в Москве, в Федерации велосипедного спорта России. Недавно ее Попечительский совет рассмотрел концепцию развития региональных центров велосипедного спорта, взяв за основу пример Самарской области.

Здесь, на Волге, Алексей Рыжов родился, бегал в школу, увлекся спортом, работал, обрел навыки крепкого управленца, которые вывели его в число известных бизнесменов. А когда избрали одним из руководителей областной федерации, с юношеским азартом приступил к изучению последних достижений отечественной и мировой науки и практики велоспорта. И разумеется, встречался с земляками — мэтрами велоспорта, тренерами и руководителями школ, где мальчишки и девчонки осваивают премудрости велоспорта. А пока колесил по области, пока не определил для себя, с чего начать, и пока наконец в дискуссиях с коллегами не родилась программа действий, переносил встречи с репортерами «до лучших времен». Для Provelo же сделал исключение.

PV: Алексей Алексеевич, совсем недавно самарские специалисты были замечены на треках Европы...

— Где основательно изучали их, беседовали с коллегами, чтобы будущий трек на Волге отве-

чал всем требованиям мировых стандартов. Понятно, что речь идет о его проекте. Идею поддержал губернатор Николай Меркушкин. Дело в том, что в Самаре есть чемпионы мира по треку, а вот своего трека никогда не было. Это же нонсенс! До сих пор тренируемся на шоссе. Но верим, что не за горами то время, когда у нас появится свой трек. Да такой, что станет региональным центром спорта высших достижений. С медицинским и восстановительным центрами, спортивными залами и небольшой гостиницей.

водить не только российские, но и международные соревнования, чемпионаты Европы, мира. Велокольцо возведем в ближайшие полтора-два года.

PV: Извините, а по Сеньке ли шапка? Где взять деньги, чтобы одним махом возвести и трек, и велокольцо?

— Губернатор заверил, что часть средств выделит область, какую-то часть средств даст Министерство спорта и туризма РФ — мы уже оформляем документы...

верю, что среди деловых людей найдутся те, кому далеко не безразлична спортивная слава Самары. Вместе с тем хочу заметить, что речь идет не только о рекордных голах, очках, секундах, спортивной доблести земляков, но и о здоровье наших детей, а значит — будущего волжан, нашей страны. Словом, дело — благое. Ну, а деньги — это лишь одна из, так сказать, несущих опор, работающих на возрождение былой славы самарского велоспорта. Вас не удивит, если в ряду составляющих на первое место поставлю такие ка-



PV: А как же со строительством велокольца, ведь его в городе тоже нет?

— И тренировки по-прежнему проходят на дорогах общего пользования. В том числе и детские! Вот потому-то и хотим построить стандартное велокольцо, чтобы на нем можно было про-

PV: Однако, судя по размаху задумок, без достойного участия делового мира не обойтись?

— Разумеется. Ведем переговоры с Волго-Камским банком, другими коммерческими структурами. Не думаю, что на этот счет есть простые решения. Однако

чувства, как терпение и коллективный ум?

PV: То есть надобно объединить усилия специалистов велоспорта и деловых людей?

— На это и рассчитываем. С этой целью и намерены создать Попечительский совет областной

федерации в составе которого хотим видеть государственных и общественных деятелей, известных тренеров, ученых, врачей. И, безусловно, бизнесменов. Надеюсь, этот коллективный орган поможет создать востребованную людьми идеологию возрождения самарского велоспорта...

PV: У которого богатейшая история. И до сих пор Самарская земля исправно поставляет в сборную команды страны гонщиков, являющих собой национальную гордость.

— В самом деле, они достойно защищали и защищают спортив-

на просьбу о встрече с Самарской федерацией: к тому времени он всего-то три месяца губернаторствовал — с мая этого года. Понятно, дел у него, что называется, через край: экономика Самарской области — одна из ключевых в стране. Кстати, в Мордовии, где Николай Иванович тоже губернаторствовал, с его именем связывают стремительное развитие спорта в республике.

PV: На недавнем заседании Попечительского совета ФВСП рассматривалась концепция развития региональных велосипедных центров на примере

Самарской области. Что бы вы выделили среди приоритетных задач?

— Как воздух нужна конкурентная среда, она — дитя насыщенного соревновательного календаря. Как известно, спортсмен обретает уверенность и показывает хорошие результаты, если 120 дней в году участвует в соревнованиях и накручивает до 15 тысяч километров. Причем и на горных, и на равнинных трассах, и на дорогах со смешанным рельефом местности. Едва ли нужно говорить, что тренер должен позаботиться и о создании условий для непрерывно-

го перехода спортсмена на более высокий уровень подготовки, на участие в соревнованиях более высокого класса.

PV: Не менее важное направление — развитие «среднего звена»?

— ...которое бы служило связующим звеном между спортом высших достижений и спортивным резервом. Замечу, в последнее время наметилась тенденция ослабления регионов за счет потери лидеров, уходящих в профессиональные команды. На наш взгляд, это негативно сказывается на развитии велоспорта и может привести к снижению конкуренции на российских соревнованиях и, как следствие, к сокращению финансирования велоспорта из региональных бюджетов. По мнению экспертов, многие проблемы смогут решить региональные центры велосипедного спорта, созданные на базе образовательных учреждений в регионах.

PV: Основная цель регионального центра велосипедного спорта?

— Обеспечение непрерывного тренировочного процесса и перехода на более высокий уровень.

PV: Наиболее острые проблемы?

— Думаю, они характерны не только для волжан. Это явно недостаточные нормы расходов на организацию и проведение спортивных мероприятий. Это и отсутствие инфраструктуры — из-за этого мы вынуждены проводить тренировки и соревнования на дорогах общего пользования. Все это не позволяет проводить международные соревнования в области. Сейчас рассматривается концепция проведения гонки в Поволжском регионе. Трасса ежегодно будет меняться, но последний этап всегда финиширует в Самаре, подтверждая таким образом статус велосипедной столицы Поволжья. Подсчитали затраты, они не настолько велики, чтобы отказываться от явно привлекательной и полезной гонки. **PV**



ную честь страны, на их счету немало золотых медалей чемпионов Европы, мира, Олимпийских игр. Вот на них-то, на помощь таких же талантливых тренеров, эффективных менеджеров, способных обеспечить движение вперед, мы и рассчитываем. Искренне рад, что знаменитый гонщик Сергей Никитенко хоть и живет в Москве, но связей с Самарой не порывает, напротив, крепко помогает нам. Такая поддержка особенно нужна сейчас.

PV: И, безусловно, государственных структур, без поддержки которых, как говорится, и шагу не ступить?

— Откровенно говоря, совсем не ожидал, что Николай Меркушкин так оперативно откликнется



С гостем редакции Provelo беседовал Александр БЕЛИКОВ

КТО ПОДНИМЕТСЯ НА ВЫБОРГСКИЙ ОЛИМП?



Алексей Редаков

Говоря о планах, Алексей Владимирович не преминул напомнить о значении программы «Старт». По его словам, это «не протокол о намерениях», а конкретный шаг к развитию детского и юношеского велосипедного спорта. «В стране уже сотни мальчишек и девчонок получили новенькие велосипеды, в распоряжение федераций поступили десятки автомашин, — аргументировал Редаков. — Ну и как тут не сказать добрые слова Федерации велосипедного спорта страны и

оценке специалистов, на четверку с плюсом. Во всех возрастных подгруппах гонщики «Фаворита» смогли отметиться на отечественных и международных соревнованиях. Ольга Забелинская, выступающая третий сезон за команду области, на XXX Олимпийских играх в Лондоне завоевала две бронзовые медали.

Девятнадцатилетние фаворитовцы Денис Жуйков и Евгений Зверков стали серебряными призерами в парно-командной гонке на

стали в Самаре бронзовыми призерами первенства России в командной гонке, уступив победителям всего три секунды! Этот же квартет поднялся на ступеньку выше на первенстве России, состоявшемся в сентябре на олимпийском велотреке в Крылатском. А Денис Скачек завоевал еще и бронзовую медаль в индивидуальной гонке преследования и выполнил норматив мастера спорта. Фаворитовцы Сергей Мальнев и Павел Свешников стали победителями на Всероссийских соревнованиях в парно-командной гонке в Самаре.

Сейчас старшие гонщики находятся на сборах в Италии. «Такие сборы как воздух нужны, и мы признательны за финансовую поддержку областному комитету, Центру спортивной подготовки, — сказал Александр Кибалич. — Мы благодарны также администрации Выборга за предоставленную возможность на бесплатной основе заниматься ОФП в плавательном бассейне».

В Выборге любят велоспорт. Особой популярностью пользуется Всероссийская многодневная велогонка «Мемориал В. Ф. Никифорова». Она проводилась в пятый раз и собрала около ста спортсменов. А вот велопробег по улицам города, проводившийся впервые, превзошел самые смелые прогнозы — более 200 любителей вышли на старт. Таким же ярким событием в велосипедной жизни Выборга и его района стали соревнования по маунтинбайку и триатлону.

По доброй традиции в канун Нового года будут определены победители номинаций «Лучший спортсмен», «Лучший тренер» и «Лучшая спортивная федерация» Выборга и его района. Ожидается, что в престижном смотре, получившем название «Выборгский олимп», достойно выступят представители велосипедного спорта. **PV**

Вера БОГОМОЛОВА

Сезон для шоссейников давно закончился, а спортсмены Ленинградской области и не думают вешать велосипеды на крючки. «Покой нам только снится», — улыбнулся президент Федерации велосипедного спорта области Алексей Редаков. И пояснил, что, к примеру, в выборгском велоклубе «Фаворит», который он же и основал, гонщики всё так же тренируются два раза в день. «Фаворит» — неоднократный победитель и призер чемпионатов и первенств страны, и негоже сдавать позиции, — резюмировал Алексей. — Тем более что у ребят серьезные задачи на будущий сезон. Первая команда отдыхала в этом году всего полторы недели».



«Фаворит» в Италии (ноябрь 2012 года)

прежде всего ее президенту Игорю Макарову? В начале года на старт первых горных туров и Всероссийских соревнований в Анапе вышли более 200 юношей 1996–1997 годов рождения. Все более популярными становятся соревнования «Кубок ФВСП» среди ДЮСШ».

В самом деле, для выборгской команды сезон прошел успешно, по

первенстве России среди андеров, а Денис к тому же смог отличиться и на взрослом чемпионате страны в командной гонке. В результате они приглашены в профессиональную команду «ИТЕРА-Катюша». «Это нас особенно радует», — признался тренер гонщиков Александр Кибалич.

Денис Скачек, Александр Власов, Максим Сухов, Илья Петров



Red Bull R.Evolution. Рейсинг

Фото: Дэвид Улрич (www.redbullcontentpool.com)

BMX: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Текст и фото: Андрей АЮХАЕВ

Что такое BMX? Как он развивался? На каких байках катаются райдеры? Об этом и многом другом — в материале ProBMX.

Началось все в конце 1960-х годов в Калифорнии. В тот период активно развивался мотокросс, устраивались гонки на специализированных трассах, на мотоциклах выполнялись различные трюки, мотокросс быстро набирал обороты. У зрителей от этих картин захватывало дух, а производители мотоциклов стремились захватить быстрорастущий рынок.

Со временем мотоциклы становились все более специализированными, а значит, более дорогими. Многие мальчишки мечтали стать мотокроссерами, но не могли себе этого позволить. Однако они не сдавались. Воодушевленные очередным чемпионатом, ребята построили трассу, максимально похожую на мотокроссовую, и принялись обкатывать ее на великах. Именно мо-

токросс вдохновлял энтузиастов, от него и название BMX (англ. — Bicycle Motocross; чтобы не путать этот вид с собственно мотокроссом, прибегли к уловке: по-английски cross означает «крест», поэтому вместо буквы С в сокращении использована Х), и его первая дисциплина BMX-racing (рейсинг, англ. — гонки).

Новый впечатляющий вид экстрима захватил сердца молодого

поколения. Он не требовал больших вложений и был легкодоступен. Буквально за несколько месяцев увлечение стало настолько популярным, что производители велосипедов засуетились и к концу 1960-х годов выпустили первый специализированный BMX-велосипед.

В начале 1970-х была основана Американская велосипедная ассоциация. Это событие приня-



🚩 Adrenalin Games – 2012

Фото: Александр Бивол

то считать официальным стартом BMX. В апреле 1981 года появилась Международная федерация BMX (IBMXF). Первый чемпионат по BMX-рейсингу состоялся в 1982-м, почти на 10 лет раньше первого чемпионата мира по горному велосипеду.

Рейсинг – соревнования на самое быстрое прохождение трассы, включающей несколько виражей и препятствий («стол», «верблюду», «ступенька» и пр.). Но многим этого оказалось недостаточно, в результате появились новые направления и стили. Одно из них – BMX dirt (дёрт, англ. – грязь), катание и трюки на земляных трамплинах, в большинстве случаев расположенных друг за другом и образующих серию. В отличие от рейсинга, основной целью дёрт-джампинга является не преодоление трассы на максимальной скорости, а трюки, которые райдеры исполняют на каждом трамплине. Здесь важны амплитуда, сложность трюка, его оригинальность и исполнение.



Фото: Джастин Косман (www.redbullcontentpool.com)

🚩 Дёрт. Майк Кларк

Наибольшей популярностью в те дни пользовался BMX flatland (флэтленд, англ. – равнина), суть которого заключалась в выполнении трюков на ровной поверхности. Чем-то напоминает цирковое ис-

кусство: райдер сливается в единое целое в танце с велосипедом. Задачей данного направления было привлечь внимание публики – сначала собирались площадки, а затем и стадионы зрителей. Аналогичное



Фото: Артем Чернушов

🚩 Парк. Сет Кимброу выполняет invert

предназначение имела дисциплина BMX vert (вёрт, т. е. вертикальное катание) – выполнение трюков в рампе, в халфпайпе (англ. – половина трубы), уже активно использовалось у скейтеров и роллеров. Высота рампы составляет 4–5 м, а сам процесс подразумевает высокоамплитудные прыжки с различными трюками.

Тем временем на улицах города BMX-велосипеды использовались не для трюков, а для обычной езды. Дети ездили на них в школы и просто катались. Впоследствии на BMX стали преодолевать различные уличные препятствия и придумывать разнообразные трюки. Одним из первых и основных стал Bunny Hop (англ. – прыжок кролика). Этот трюк использовался для запрыгивания на бордюр, во избежание остановки при его преодолении. Так зародилось новое направление BMX – street (стрит, т. е. улица). На улице можно задействовать все свое воображение. В ход шли грани, перила, по которым



🚩 Стрит. Андрей Аюхаев выполняет 2 рег

Фото: Артем Черноусов

скользили на пеггах (специальное приспособление для скольжения в виде труб, крепящихся на оси колес).

Затем появилась дисциплина BMX park (парк), катание происходит в специальном парке и сочетает эле-

Все эти направления являются частью одного целого под названием BMX freestyle (фристайл, англ. — свободный стиль). В нем нет ограничений или каких-либо правил, чем он и отличается от других ви-

Теперь немного о велосипедах. Рамы для разных BMX-стилей в первую очередь различаются между собой геометрией, а поначалу еще и материалами, из которых были сделаны. Для флэтленда и рейсинга они

лосипедам требовалась прочность, поэтому их рамы были стальными, очень тяжелыми и недолговечными. С развитием металлургии появились качественные сплавы. К примеру, сегодня для изготовления рам в основном используется хромомолибденовая сталь. Всегда высоко ценились детали из титана — они очень прочные и легкие. Кроме того, стритовые рамы усиливались дополнительными слоями металла — «косынками». Позднее трубы для рам стали делать по технологии «баттинг» с разной толщиной стенок — прочнее в местах повышенной нагрузки и тоньше на остальных участках, где прочность не играет решающей роли. В производстве комплектующих также применяли алюминий и разные сплавы.

В 1980-е годы велоиндустрия радовала новинками. В частности, моделями велосипедов, пригодными для фристайла. Первым по-настоящему достойным для этого направления байком оказался Haro-sport. Новая система тормозов с Gyro-ротором позволяла крутить руль на 360 градусов, не запутывая тормозные тросики. Колеса спицевались на 48 спиц. Вскоре стали выпускать хромированные обода, обеспечи-



🚩 Пегги

🚩 Система gyro-ротор

менты как стрита (перила, грани, ступени), так и дёрта (фанбоксы, вулканы). Плюс, естественно, классические парковые фигуры: боулы, квотеры, мини-рампы.

дов спорта. Freestyle — это свобода выбора и действий: каждый райдер сам выбирает, где кататься и какие трюки делать. BMX — это искусство, а для многих — и стиль жизни.

производились из алюминия, поэтому велосипеды получались легкими и маневренными — немаловажные качества для данных дисциплин. Парковым и особенно стритовым ве-



🚩 Руслан Кутлубаев выполняет superman seat grab

Фото: Кирилл Умрихин

вающие лучшее торможение. Появилась защита на голени, предохраняющая ноги от ударов о пеги и педали. Открывались тематические издания, например журнал Ride BMX, существующий по сей день.

Но не всегда все шло гладко. Была в развитии BMX и черная полоса. Кризис длился с 1989 по 1991 год. Соревнования почти не устраивались, райдерам надоело тратить большие деньги на покупку запчастей и починку велосипедов. Культура BMX на время попросту исчезла. К счастью, трудности остались позади, и спустя три года начался очередной этап развития BMX — эпоха new school (англ. — новая школа). Трюки стали разнообразнее, интереснее и теперь больше походили на акробатические. Велосипедные компании представляли новые разработки, нацеленные на увеличение прочности и долговечности деталей.

Главная заслуга в формировании новой школы фристайла принадлежит легенде BMX — Мэтту Хоффману, придумавшему множество трюков. Он понимал желание райдеров участвовать в соревнованиях, которые не будут ограничивать правилами их стиль катания. Хоффман провел серию турниров BS (Bicycle Stunt, т. е.

«велосипедные трюки»). Эти мероприятия, открытые и для профессионалов, и для новичков, доказали: чем меньше правил и чем «безбашеннее» участники, тем лучше. Серия BS положила начало X-Games и V3 (X-Trials).

В 1995 году BMX был включен в программу первых Экстремальных игр (The X-Games). Вскоре Хоффман прекратил заниматься организацией соревнований и создал велосипедную компанию Hoffman Bikes. BS перешел под контроль чи-



🚩 Флэтленд. Вальдемар Фаткин

Фото: Александр Бивол



🚩 Вёрт. Кевин Робинтсон

новников велосипедного спорта США. В 1996 году членам Спортивной ассоциации Хоффмана (HSA) была оказана высокая честь выступить на официальной церемонии закрытия Олимпийских игр в Атланте. Еще одна историческая дата — 2008 год, когда в программу Олимпийских игр включили BMX-рейсинг.

Сейчас этот вид велоспорта популярен в Европе и Америке, ежегодно проводятся X-Games, Dew Tour,

Simpel Session, Rebel Jam и многие другие контесты (соревнования). В каждом городе есть скейт-парки, где райдеры могут тренироваться и повышать мастерство.

Россия не стала исключением. BMX к нам пришел в начале 1990-х. Первой ласточкой был, конечно, рейсинг. В нашей стране сегодня вне конкуренции дисциплины фристайла, особенно стрит и парк. Организуются крупные соревнования: Adrenaline Games, XSA Backyard Jam, чемпионат России по BMX. Создаются и развиваются специализированные школы. Премией RBA — Russian BMX Awards — каждый год награждают лучших райдеров в различных дисциплинах.

BMX постоянно прогрессирует во всем мире. В каждом городе находятся ребята, которых объединяют дух и свобода BMX. Катайтесь! Получайте от катания удовольствие и обходитесь без травм! **PV**

Подготовлено редакцией журнала ProbtmX с использованием материалов сайтов girlswboride.ru и laestylebmx.ru.

Подробная информация — на сайте probtmXmag.ru.

ВЕЛОСИПЕД, ЗИМА И Я

Кто сказал, что на все зимние месяцы придется расстаться с любимым велосипедом? Зима не наказание, а подарок природы, позволяющий узнать маунтинбайк с необычной, еще более захватывающей стороны. «Слишком холодно» — отговорка ленивых, которым летом «слишком пыльно», весной «слишком грязно», осенью «слишком мокро». Скажем по секрету: катание на велосипеде зимой, особенно по свежему снегу, — самое жаркое занятие. Не верите? Попробуйте сами!

А для сомневающихся в том, выводить двухколесного друга на зимнюю прогулку или нет, у нас в запасе тысяча и один аргумент за.

Текст: Елена НЕМЧЕНКО

Во-первых, зима лучше всякого психолога излечит многие связанные с велосипедом страхи. Если летом каждое падение грозит травмой, то глубокий мягкий снег простит ваши полеты в любом количестве. Упав сто раз, на сто первый (о чудо!) вы преодолеете наконец непокорный спуск и освоите мудреный прыжок. Словом, зима — самое подходящее

время для отработки технически трудных упражнений.

Во-вторых, вам не придется ехать к черту на кулички, чтобы покататься по сложной трассе. Как только в соседнем парке вырастут сугробы или дети ледянками раскатают склоны до блеска, даже простые тропы и мелкие овражки перестанут казаться тривиальными.

В-третьих, снег отлично развивает вестибулярный аппарат. За три-четыре месяца на тренажере или треке умение держать равновесие на велосипеде, чувствовать его постепенно теряется. И весной байк поначалу кажется вражеским изобретением, так как вы, привыкнув к гладкой езде, не успеваете вовремя реагировать на каждую кочку.

В-четвертых, рыхлый снег, кроме равновесия, учит таким навыкам управления велосипедом, которые в теплое время года пригодятся на грязных мокрых дорогах. Для России, где дожди и разбитые гоночные трассы не редкость, это очень ценные качества. Отрабатывать их в естественных условиях, то есть в слякоть, не особо приятно и чревато поломкой велосипеда, а снег — то, что надо.

ТЕХНИКА КАТАНИЯ

Чтобы велосипед зимой доставлял удовольствие, требуется немного опыта и здравого смысла. Стоит сказать пару слов об особенностях техники катания. Вам предстоит освоить два характерных типа поверхности — лед и снег.

ЛЕД

Основное правило поведения на льду очень простое: чем меньше телодвижений, тем ниже вероятность падений. Если вам надо пересечь обледеневшую дорогу, представьте, что вы манекен. Что обычно делает манекен на велосипеде? Едет прямолинейно, сидит ровно, не встает с седла, крутит педали размеренно, не ускоряется и не тормозит. Главное — никаких резких движений. Нужно притормозить — делайте это заранее и нежно. Никто на скользкой поверхности не тормозит в последний момент. Даже если вы заблокируете оба колеса, велосипед юзом поедет дальше и станет окончательно неуправляемым.

Если же манекену на скользкой поверхности все-таки необходимо повернуть, он делает это плавно — корпусом и рулем. Сам велосипед

падает. Разумнее по прямой проехать ледяной участок и только на снегу начинать маневры.

СНЕГ

Поведение на рыхлом снегу прямо противоположно действиям на льду. Забудьте о манекене и представьте, что вы на тонущей лодке. Чем чаще и активнее вы крутите педали, тем больше шансов доплыть до берега, то есть преодолеть снежную кашу. В погоне за частотой педальирования не забывайте о мощности. Передачи должны быть легче, чем на твердой дороге, но при этом такими, чтобы вы вкладывали силу и двигались вперед, а не зарывались в снег. В «спасении утопающего» обязаны участвовать не только ноги, но и все тело. В поворотах, как и в случае со льдом, старайтесь держать велосипед вертикально.

Зимой особенно интересны подъемы. Они заставляют решать

ва. Пользуйтесь тормозами с умом. Если будете жать только на задний, велосипед сразу занесет. Сильное нажатие на передний может привести к полету через руль. Не стоит однообразно давить на обе тормозные ручки. Играйте тормозами, чтобы подобрать нужное усилие на каждый из них, и не забывайте смещать вес тела назад. Насколько далеко — подскажет переднее колесо. Как только вы теряете над ним контроль и оно начинает гулять из стороны в сторону, значит, вы чересчур отклонились назад.

На ледяном блестящем склоне на тормоза вообще не стоит рассчитывать. Оцените заранее свои возможности. Определите, хватит ли вам опыта, чтобы на скорости обехать все препятствия на спуске, включая лыжников и детей на санках.

Отличный зимний «тренажер» — лыжни. Они замечательно учат держать равновесие и уверенно чувство-

В-пятых, зимой вы начнете тонко чувствовать моменты, когда нужно резко добавить мощности или увеличить частоту педальирования, чтобы не застрять в снежной каше. Летом, когда понадобится преодолеть заболоченный участок тропы или грязное месиво, вы сделаете это легко и уверенно.

В-шестых, для желающих поухаживать зимние тренировки — то, что доктор прописал. На морозе организм тратит лишние калории на собственный обогрев. Кроме того, на рыхлой поверхности в работу включается больше мышц, чем на твердой дороге. По статистике, одним из самых энергозатратных видов спорта является бег на лыжах — именно по той причине, что в работе, помимо ног, активно участвуют и руки, и спина. Зимние тренировки на велосипеде, особенно по мягкому снегу, по количеству затраченных калорий не уступают лыжам, а может, и превосходят: ведь, кроме себя, вперед нужно продвигать еще и велосипед.

В-седьмых, что приятнее: в течение двух часов любоваться стеной перед велотренажером или постоянно сменяющимися картинами заснеженного леса?

Остальные преимущества вы найдете сами, уже в процессе... Нужно только уточнить: все прелести зимы, о которых мы говорим, относятся исключительно к катанию в парках и за городом. Проезжая часть, особенно в Москве, для езды на велосипеде совершенно не предназначена.



должен оставаться в строго вертикальном положении. При попытке наклонить его в сторону поворота, как летом, вы и глазом моргнуть не успеете, как растянетесь на дороге. Основное количество шипов находится по центру покрышки. При наклоне велосипеда сцепление резко ухудшается, так как его обеспечивают уже не 3–4–6 рядов шипов, а максимум один. Как только и он теряет контакт, вы

разом две прямо противоположные задачи: необходимо увеличить нагрузку на переднее колесо для облегчения подъема и в то же время придавить к земле заднее колесо, чтобы оно не проскальзывало. Для этого нужно оставаться в седле и наклоняться вперед.

Спускаясь по заснеженному склону, будьте всегда готовы выдернуть руль из неожиданно возникшей ямы или слишком рыхлого сне-

вать себя в колее. Для тренировок постарайтесь находить не самые популярные лыжни и не сильно портить их, иначе вы не фигурально, а в прямом смысле узнаете, что означает выражение «вставлять палки в колеса». Если же вы просто гуляете на велосипеде и не ищите трудностей, то лучше избегать колеи, будь она автомобильной или какой другой. Сил и нервов здесь уходит много, а скорость стремится к нулю.



ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ЗИМЫ

ПОКРЫШКИ

Для катания по рыхлому снегу шипованные покрышки не нужны. Достаточно поставить резину агрессивнее и немного шире, чем летом (2.1–2.2 сзади, 2.1 спереди), и слегка приспустить колеса, чтобы велосипед не кидало из стороны в сторону.

Не у всех снежные тропы проложены прямо от дома. Если до парка придется ехать по скользкой дороге с автомобильным движением, то лучше переобуть велосипед в шипованную резину. Шипы пригодятся в следующих случаях: на скользком асфальте, на укатанной до блеска грунтовой дороге, на льду, на сложном рельефе.

Шипы на протекторах могут располагаться в два, три, четыре или шесть рядов, а их общее количество варьироваться примерно от 50 до 350. Очевидно, чем больше шипов, тем надежнее сцепление с дорогой и тем тяжелее покрышка. Шесть рядов шипов отлично держат даже на подъеме на голом льду. Если вы не собираетесь участвовать зимой в гонках (кстати, шипованные протекторы в них обычно запрещены для безопасности гонщиков), то вес покрышек, скорее всего, не имеет для вас принципиального значения. Лучше сразу поставить «зубастую» резину с 200–300 шипами и не беспокоиться, снег под колесами или лед. Заодно и мускулы подкачаете на тяжелом велосипеде.



В России проще всего найти шипованные покрышки фирм Kenda и Nokian, сложнее — Schwalbe и Continental. Цена колеблется от 1500 рублей за двухрядную Schwalbe Marathon Winter и Kenda Klondike до 4500 рублей и выше за облегченную Nokian (Suomi Tyres) 26×2.2 Hakka WXC 300.

РАМА

Можно ли кататься в мороз на карбоновой раме? Можно, но не нужно. Сам по себе холод не сказывается отрицательно на свойствах карбона, родом он из самолетостроения и должен выдерживать

очень низкие температуры. Но при серьезной отработке техники катания, в частности прыжков, падений не избежать. А удары таят главную опасность для довольно хрупких карбоновых конструкций. Одно дело, когда вы мягко падаете на бок, закопавшись в снегу, и совсем другое, когда летите с

дропа. И сами не заметите, как на раме появятся микротрещины. Так что легкую карбоновую раму лучше оставить до весны, а для зимы вполне сгодятся алюминиевая или еще лучше — титановая российских производителей.

ТОРМОЗА

Серьезно стоит отнестись и к выбору тормозов. Лучшие тормоза для зимы — гидравлические. Дисковые, безусловно, надежнее, чем V-brake.

Работа любых тормозов зимой ухудшается: в результате трения о тормозные колодки диск или обод нагреваются, попадающий на них снег сначала тает, а потом замерзает, превращаясь в лед. Тормозные колодки проскальзывают по ледяной корочке, и велосипед, вместо того чтобы остановиться, благополучно едет дальше. Чтобы тормоза не отказали в критической ситуации, ледяную корочку на ободке или диске нужно периодически, примерно раз в 10–15 минут, растапливать. Для этого до-

УХОД ЗА ВЕЛОСИПЕДОМ

Зимний уход за велосипедом не отличается принципиально от летнего. Разница в том, что в холодное время года придется мыть его каждый раз после того, как вы проехали по дороге, посыпанной солью или реагентами. Многие детали в этот период изнашиваются быстрее: ржавеет цепь и кассета, забиваются грязью втулки и каретка, окисление тросиков не лучшим образом сказывается на переключателях скоростей. Чтобы к лету не пришлось менять половину компонентов, необходимо правильно ухаживать за велосипедом. Напомним в общих чертах алгоритм действий.

Смойте снег и основную грязь, начиная сверху и постепенно опускаясь вниз. Следите, чтобы вода не проникала внутрь таких узлов велосипеда, как втулки, каретка, рулевая колонка.

Распылите на велосипед аэрозольный очиститель и дайте впитаться. Он вытеснит из соединений оставшуюся грязь и старую смазку.

Вымойте машину с обезжиривающим веществом (специальным шампунем для велосипеда или средством для мытья посуды), особенно тщательно — цепь, звезды системы и кассету. Для чистки труднодоступных мест отлично подойдет жесткая зубная щетка.

Вытрите велосипед. На сухую раму нанесите полироль и разотрите мягкой тряпкой, чтобы защитить лакокрасочное покрытие от неблагоприятных внешних воздействий.

Цепь и другие компоненты, подверженные ржавчине, вытрите насухо, затем нанесите жидкую смазку.





то пересаживаться зимой на «топталки» не имеет смысла. С неприятности будете постоянно «терять» педали на неровной поверхности, и безопаснее катание точно не станет. А главное — в «контактах» намного проще удерживать равновесие. Вы можете не только мощно продавливать снег, но и выдергивать велосипед из меса, не опасаясь, что стопа соскользнет с педали.

Возражение номер один против «контактов» зимой: они забиваются снегом, как и шипы на велотуфлях, и фактически превращаются в «топталки», только узкие и неудобные. Как правило, проблема легко решается прямо на ходу: нужно несколько раз шипом велотуфли ударить по педали сверху так, словно вы с размаху хотите встегнуться. Снег и лед вылетят, и вы снова будете накрепко пристегнуты к велосипеду. Не надо бить по педали сбоку — бесполезно.

Идеальные педали для зимы — Crank Brothers Eggbeater любой модели.

ПОЛЕЗНЫЕ МЕЛОЧИ

Для многих основная проблема зимой — замерзающие пальцы рук. Когда на холоде они теряют чувствительность, переключение передач становится весьма проблематичным. Пальцы попросту не слушаются. В этом смысле манетки типа грипшифт (вращающиеся) предпочтительнее триггерных.

Возможно, более комфортной сделают тренировку и поролоновые грипсы. Они лучше сохраняют тепло и не деревенеют на морозе. К тому же стоят копейки.

Качество вилки зимой не имеет особого значения, вплоть до того, что кататься по парку можно даже на жесткой вилке, основным амортизатором при этом будет снег. Исключение — обучение прыжкам на велосипеде.

статочного несколько раз нажать на тормозные ручки. Дисковые модели срабатывают быстрее, так как длина окружности, о которую трутся колодки, значительно меньше, чем у V-brake.

ПЕДАЛИ

Что выбрать зимой — контактные педали или «топталки»? Все зависит от того, на чем вы катаетесь летом. Если на «контактах»,

ЗИМНЯЯ ВЕЛООДЕЖДА

Одежда для зимнего катания должна быть многослойной, функциональной и удобной. Давно разработана схема, по которой производится спортивная амуниция для холодного времени года. Принцип общий для велосипедистов, лыжников и бегунов. Разница лишь в том, что фирмы учитывают нюансы каждого вида спорта и выбирают наиболее подходящие материал и вариант кроя. Итак, нижний слой — термобелье, основная функция которого заключается в отведении влаги от тела. Второй слой предназначен для сохранения тепла. Третий защищает от снега, дождя и ветра. Теперь обо всем подробнее.

ТЕРМОБЕЛЬЕ

Несмотря на название, термобелье не столько греет, сколько отводит влагу от тела. Оно изготавливается из синтетических материалов, таких как полипропилен или полиэстер. Хлопковое белье не годится для зимы, поскольку впитывает и удерживает пот, из-за чего тело быстро замерзает. Правильное термобелье плотно облегает тело и почти не растягивается. Швы на нем либо плоские, либо вообще отсутствуют.

Термобелье, предназначенное для активных занятий спортом зимой, имеет хорошие теплоизоляционные свойства. В модельной линейке производителя оно обычно маркируется словом «warm».



↑ Термобелье

В России наиболее часто встречаются марки Odlo, Salewa, Craft, Assarí, Löffler, Nova-Tour, Brubeck. Первые пять представляют бо-

лее высокую ценовую категорию (в среднем от 4 до 6 тысяч рублей за комплект), нежели Nova-Tour и Brubeck (комплект стоит до 3 тысяч

рублей). Недавно на нашем рынке появилась швейцарская компания X-Bionic, чья продукция отличается не только качеством и уникальными технологиями, но и ценой: минимальная стоимость комплекта — примерно 7,5 тысячи рублей.

ТЕПЛОИЗОЛЯЦИОННЫЙ СЛОЙ

Второй слой одежды должен одновременно удерживать теплый воздух и отводить далее излишки влаги. Для этой цели идеально подходят жилеты и куртки из флиса. Пух и шерсть, какими бы теплыми они ни были, не справляются со второй задачей: они не выводят влагу, а впитывают ее, 

ЗИМНЯЯ ВЕЛООДЕЖДА

становясь тяжелыми и холодными. Флисовая ткань даже при намокании сохраняет теплоизоляционные свойства и остается легкой.

При не очень низких температурах достаточно тонкой флисовой курточки, а в мороз лучше выбрать флис потолще, например Polartec 300 или Polartec Thermal Pro.

ВЕЛОКУРТКА/ВЕТРОВКА

Главное требование к верхнему слою одежды – защита от любой непогоды. Но, оставаясь непродуваемым и непромокаемым, он при этом должен пропускать влагу наружу, иначе вы сначала взмокнете, а потом замерзнете. При неправильно выбранной верхней одежде от стучания зубами не спасут ни термобелье, ни флиска. Для внешнего слоя обычно подбирается материал с мембранами, обладающий хорошими дышащими свойствами, например Gore-Tex.

Ассортимент мембранных курток в магазинах велик. При покупке стоит обращать внимание не только на бренд и цену, но и

на особенности покроя. В частности, высокий ворот повысит комфорт. Задняя часть изделия должна полностью закрывать спину, когда вы наклоняетесь в седле, а передняя – быть достаточно короткой, чтобы не сминаться в крупные складки на груди и животе. Большие карманы на спине зимой вам точно не помешают. Самый практичный вариант – классические три кармана. Куртка не должна быть слишком облегающей: чем больше воздуха, тем лучше проявляются ее теплоизоляционные свойства.

N. V.: Какую бы замечательную и правильную со всех точек зрения одежду вы ни выбрали, покататься от души на байке зимой и при этом не вспотеть все равно не удастся.

ВЕЛОРЕЙТУЗЫ

Зимой необходимы специальные утепленные велорейтузы. Либо вся передняя часть, либо область колен должны быть выполнены из плотного непродуваемого материала типа Windstopper, иначе су-



▲ Велорейтузы

ставы будут страдать от холода и ветра. В любом случае в морозную погоду под рейтузы не помешает надеть термобелье.

В отличие от летних моделей, на зимних высокие лямки, закрывающие спину, относятся скорее к плюсам, чем к минусам. Нередко на теплых велорейтузах делают молнии от нижней кромки штанины, так их проще снимать и надевать. Обрати-

представлены в российских магазинах: Mavic, Santini, GSG, Briko, Biemme, Scott, Endura, Craft, Odlo. Лучше всего для русской зимы приспособлены, пожалуй, Mavic и Endura. Превзойти их может только продукция фирмы Gore, но продается она пока исключительно в Европе. В этом случае поможет онлайн-торговля.

ШАПКА, ПОДШЛЕМНИК, БАЛАКЛАВА

Шлем – «вторая голова», и отказываться от нее зимой нельзя ни в коем случае. Не стоит себя тешить иллюзиями – лед не мягче асфальта. А чтобы под шлемом не мерзла голова, на нее надевают шапку. Не обязательно искать чисто велосипедную (хотя и такие встречаются, например фирм Mavic, Biemme). Ее с успехом заменит лыжная шапочка: лайкровая, флисовая или тонкая шерстяная, в зависимости от погоды. На некоторых есть даже ветрозащитные вставки. Главное, чтобы она плотно сидела на голове и была без помпонов. В лыжном магазине вы без проблем найдете



▲ Подшлемник

те внимание на то, чтобы молния изнутри была закрыта слоем ткани и не соприкасалась с кожей. Светоотражающие полосы на задней стороне куртки и велоштанов – дополнительный аргумент в пользу их покупки.

Самые популярные бренды утепленной одежды для спорта, которые



▲ Балаклава

подходящую модель. Благо из соседней Скандинавии и других европейских стран привозят головные уборы на любой вкус и цвет. Наиболее достойные – под марками Bjorn Daehlie, Odlo, Fischer, Löffler, KV+.

При очень низкой температуре и сильном ветре от обморожения

спасет балаклава — велосипедная или лыжная маска. Она закрывает голову, лицо и шею, оставляя на «свежем воздухе» лишь глаза. Чрезвычайно нужная вещь для зимы, хотя при активном катании дышать в ней тяжело.

ОБУВЬ И БАХИЛЫ

Зимних велотуфель в прямом смысле слова, то есть толстых, с мехом, мы пока в природе не встречали. Попадались слегка утепленные варианты: высокие, кожаные, без сеточки и дырочек для вентиляции. Ближе всего



▲ Бахилы

к определению «зимние» оказались велотуфли Mavic Drift из материала Gore-Tex с неопреновой манжетой и Sidi Diablo, также из Gore-Tex. Впрочем, альтернативных вариантов было немного: Shimano да Northwave.

Покупая велотуфли для зимы, выбирайте на размер-полтора больше, чтобы иметь возможность надеть теплые носки или воспользоваться дедовским методом — газетой. Кстати, газета спасет от замерзания не только ноги: если положить ее под ветровку спереди, то продувать, особенно на спусках, будет гораздо меньше.

Обязательным элементом зимней экипировки являются теплые бахилы. Это полезное изобре-



▲ Зимние велотуфли

ние, благодаря которому снег не набивается в обувь и ноги остаются сухими. Бахилы бывают нескольких видов: тонкие летние — от ветра; из непромокаемой ткани, но холодные — от дождя; толстые и теплые — от осадков и холода. Последние и нужны для зимних покатушек. За хорошие бахилы фирм Pro, Mavic, Endura или Vriko придется выложить в магазине около 1 600–2 400 рублей, но они того стоят.

СТЕЛКИ С ПОДОГРЕВОМ

Для экстремально низких температур (или слишком нежных ножек) придуманы стельки с подогревом. В России чаще всего можно встретить продукцию австрийской компании Therm-ic. Стельки с нагревающим элементом обрезаются под нужный размер обуви. Работают они от аккумулятора или компактного батарейного блока (батарейки AA,

AAA), который крепится в специальном чехольчике на ноге. Температура выставляется на самом блоке либо с помощью пульта дистанционного управления в одном из трех температурных режимов: 37, 45 или 70 °C. При желании и наличии шнура-удлинителя можно убрать аккумулятор в карман куртки или штанов, но для езды это не очень удобно. Комплект стелек с двумя контейнерами для батареек стоит в среднем 2 500–3 000 рублей, а такой же, но с аккумуляторами обойдется в 6 500–9 000 рублей.

Альтернативу стелькам Therm-ic предлагает компания Sidi. В отличие от продукции Therm-ic, стельки Sidi Heating Insole заряжаются дома от сети, и аккумуляторы с собой возить не нужно. В комплект входит пульт управления. На улице стельки поддерживают температуру в районе 37–38 °C в течение двух часов. Стоят 5 000–6 500 рублей.



▲ Стельки с подогревом



ПЕРЧАТКИ

Пальцы рук, к сожалению, замерзают быстрее всего, поэтому к выбору перчаток нужно подходить с особой ответственностью. Манетки и тормозные ручки не дают надеть теплые варежки и забыть о морозе. Однако выход есть: производители лыжной и велосипедной одежды изобрели нечто среднее между перчатками и варежками, называемое «лобстерами». У них три кармашка: первый — для большого пальца, второй — для указательного и среднего, третий — для безымянного и мизинца. В «лобстерах» руки не мерзнут так сильно, как в перчатках, и велосипедом управлять удобно.



▲ Перчатки

В лыжном магазине можно найти «лобстеры» SWIX Powder и TOKO Arctic Mitt. Стоимость тех и других — около 1 000 рублей. **PV**

GIANT XTC COMPOSITE 1 (2013)

ХТС — КАК НАРКОТИК: ХОЧЕТСЯ ТРЕНИРОВАТЬСЯ ЕЩЕ И ЕЩЕ

Понятие «классический хардтейл» в скором времени может перерасти в «классический биг-фут или твентинайнер». Именно так мы охарактеризовали бы Giant XTC

Текст: Дмитрий КОРОТКОВ.

Фото: Владимир ГРИШЕЧКО

Компания Giant относительно молодая. Она не имеет вековой истории, как некоторые европейские производители велосипедов, но по статусу уже соответствует своему названию. По популярности в мире, объему производства и продаж, инновационному вкладу в индустрию этот бренд уверенно занимает лидирующие позиции. То же самое можно сказать о смелом современном дизайне велосипедов Giant. Это касается оригинальной геометрии, уникального профиля труб, цветовых решений. Переходя от общего к частному, констатируем: XTC Composite 1 (2013) выглядит в духе времени — серьезно, объемно, агрессивно. Суровость и аскетизм

доминирующего матово-черного окраса потеснили игривую пестроту и глянец прошлых лет. Ничто не должно отвлекать от главного.

РАМА

Своей уникальностью линейка байков Giant XTC целиком обязана революционному дизайну рамы.

Концепция «компактной» геометрии Giant была представлена компанией в 1997 году. Идея простая: верхняя труба рамы идет от рулевого стакана к подседельной трубе не параллельно земле, а наклонена вниз, что уменьшает размеры переднего и заднего треугольников. Отсюда экономия материала на изготовление рамы,

меньший вес и дополнительная жесткость. Кроме того, при низкой верхней трубе райдеру удобнее садиться на байк и слезать с него. Выверенный изгиб нижней трубы в области рулевого стакана адаптирует геометрию под использование больших колес, исключает контакт нижней трубы с вилкой и, следовательно, возможное повреждение.

Будучи первым производителем, внедрившим коническую форму для рулевой трубы, Giant знает, как довести управляемость байка до совершенства. Выдержавшая испытание временем оригинальная технология OverDrive повысила жесткость на 15% и дала невиданное соотношение жесткости к весу. Но инженеры компа-







нии не остановились на достигнутом и предложили новый стандарт OverDrive 2. Результат превзошел ожидания. Теперь как шоссейные, так и горные велосипеды приобрели формат рулевой колонки 1¼ на 1½ дюйма.

Чтобы рама получилась легкой, жесткой и в то же время комфортной при езде, использовалось карбоновое волокно T-600. Передний треугольник изготавливается как монокок, перья заднего треугольника присоединяются к нему потом.

ВИЛКА

Компания Fox Racing Shox среди прочих новинок 2013 года представила кросс-кантрийную вилку Fox Float F29 Evolution CTD. Такой был оснащен тестируемый нами ХТС.

Главное отличие от предыдущих моделей заключается в новом дизайне компрессионного демпфера. Идея дизайнеров сводится к созданию упрощенного интерфейса, позволяющего человеку, даже не особо разбирающемуся в



гидродинамике, получить от вилки максимум пользы. Буквы CTD означают три положения регулировочного рычажка на правой ноге вилки: Climb, Trail, Descend. Вместо большого количества «крутилок» и нудного поиска нужной комбинации, как на наборном замке, достаточно повернуть флажок в желаемое положение в зависимости от ситуации. Скорость отскока, как и на прежних моделях, регулируется в нижней части правой ноги.

В положении Climb вилка становится жесткой, все масляные магистрали заблокированы, кроме единственного продувочного поршня на случай внезапного разрушающего систему гидроудара. На кросс-кантрийных вилках этот поршень сильно подпружинен и имеет высокий порог чувствительности. Вилки, ориентированные на all-mountain, имеют пружину помягче.

Положение Trail добавляет к подпружиненному поршню другой порт с клапаном, отвечающим за средне- и высокоскоростное сжатие. Тем, кто знает, Trail напомнит режим ProPedal, при котором вилка сохраняет жесткость, но срабатывает при наезде на кочку. На вилках более продвинутых, чем та, что стоит на Composite 1, жесткость «платформы» регулируется отдельно.





СПЕЦИФИКАЦИЯ

РАМА

Цвет: Черный/серебристый/зеленый
 Материал: Карбон Giant Composite Technology
 Вилка: Fox Float F29 Evolution CTD, сквозная ось 15 мм, OverDrive 2, ход 100 мм

Компоненты

Руль: Giant Connect, Low Rise, 31,8
 Вынос: Giant Connect SL, OverDrive 2

Подседельный штырь: Giant Connect SL, 30,9
 Седло: Fi»zi:k Tundra 2
 Педали: нет

ТРАНСМИССИЯ

Шифтеры: Shimano SLX, 2'10
 Передний переключатель: Shimano SLX
 Задний переключатель: Shimano Deore XT
 Тормоза: Shimano SLX, 160 мм
 Тормозные ручки: Shimano SLX
 Кассета: Shimano HG62 11'36, 10 скоростей

Цепь: KMC X10
 Шатуны: Shimano Deore XT, 26/38
 Каретка: Shimano, Press Fit

КОЛЕСА

Обода: Giant P-XC29er 2, Double Wall

Втулки:
 Передняя Giant Tracker Sealed/CNC, сквозная ось 15 мм;

Задняя Giant Tracker Performance, 32 отверстия

Спицы: DT Swiss Competition
 Покрышки: Schwalbe Racing Ralph, '2,1 Performance, мягкий корд

Положение Descend открывает шлюзы для максимального потока масла. В этом режиме вилка использует всю длину хода и способна на скорости поглощать сильные удары.

Для увеличения эффективности и срока службы вилки на трубе нанесено специальное защитное и антифрикционное покрытие Kashima. Его можно узнать по золотистому оттенку.

ВЕРДИКТ PROVELO

Giant XTC Composite 1 (2013) — гоночный кросс-кантрийный байк, получивший благодаря большим колесам дополнительные возможности. На нем по сравнению с 26-дюймовым хардтейлом легче поддерживать скорость и преодолевать бездорожье.

Протестированный нами XTC не относится к классу элитных машин. Это неприхотливая рабочая лошадка, которая будет радовать хозяина на тренировках и соревнованиях. За долгие годы мы привыкли к тому, что Giant — синоним качества.

КОМПОНЕНТЫ

Composite 1 оснащен тормозами и трансмиссией Shimano SLX/XT. Качество этой трансмиссии проверено десятилетиями. Гидравлические тормоза получили широкое распространение относительно недавно, но компания Shimano преуспела и в данной области. Есть мнение, что тормоза Shimano — лучшие на рынке. Их традиционно отличают изысканный дизайн, мощность и надежность.

КОЛЕСА

Giant P-XC29er 2: двойные пистонированные камерные обода, по 32 спицы, привычно собранных в три креста; втулки, правда, со сквозной осью и высокими фланцами. Добротный, правильный, но скучноватый вилсет.

НА ХОДУ

Как нетрудно догадаться, самым востребованным из режимов вилки оказался Trail. Байк не раскачивался при педалировании, бодро заезжал в горки. На управ-

ляемость положительно повлияли жесткость передней части рамы, с одной стороны, и сквозная ось вилки диаметром 15 мм — с другой. Сказанное относится и к широкому, практически даунхильному рулю. В результате, несмотря на огромные колеса, байк рулится на пятерку. **PV**

ЗАМЕЧАНИЯ

Отсутствие на руле дистанционного управления демпфером CTD создает некоторые неудобства при езде. Правда, по словам производителя, такой апгрейд легко сделать самому.

Седло Fi»zi:k Tundra 2 при всех его достоинствах не показалось нам очень удобным, хотя все субъективно.

XTC Composite 1, по нашему мнению, достоин лучших колес. Дело не в том, что Giant P-XC29er 2 настолько уж плохи. Скорее, этот байк слишком хорош для них.

Рабочие колеса на каждый день

Колеса SRAM RISE 40

Компания SRAM выпустила вилсет Rise 40 с ободами диаметром 26 и 29 дюймов, с двумя видами креплений переднего колеса под каждый размер — сквозной передней осью диаметром 15 мм и эксцентриком.

Текст: Дмитрий КОРОТКОВ

Фото: Владимир ГРИШЕЧКО

Мы решили протестировать 26-дюймовую версию с эксцентриком QR (quick release).

Алюминиевая Rise 40 диаметром 26» весит 1713 г. О суперлегкости говорить не приходится, но у каждого вилсета свое предназначение и своя ценовая категория.

ВНЕШНИЙ ВИД

Дизайн — сильная сторона этих колес, и он проявляется в деталях. Массивные втулки и обода празднично сверкают черным лаком. Фрезеровка на высоких фланцах втулок свидетельствует о солидном качестве исполнения. Не последнюю роль в эстетике Rise 40 играют 24 спицы с аэропрофилем и прямой головкой, собранные в два креста. Эффектная графика делает Rise 40 стильными и узнаваемыми. Отверстия под ниппель для удобства маркированы красной полосой, которая напоминает о размере колес и помогает быстрее находить ниппель при замене камеры или в случае необходимости подкачать воздух.

ОБОДА

Алюминиевые двустенные обода имеют достаточно высокий профиль и производят впечатление «неубиваемых». По этой причине, скорее всего, инженеры компании сочли лишним пистонировать спицевые отверстия. Без пистонов обода получили выигрыш не только в

облике, но и в весе. Rise 40 рассчитаны на использование камерных покрышек, но при желании и небольших инвестициях в набор Tubeless kit обода несложно переделать под бескамерные. Почему бы изначально не выпустить бескамерные колеса, ведь сейчас многие их предпочитают? SRAM мудро оставляет выбор за райдером: если кого-то устраивает обычная резина, зачем переплачивать за то, в чем нет необходимости?

Заднее колесо с учетом выступающего справа барабана трещот-



ки имеет асимметричный профиль обода и, соответственно, сборки. Сборка заслуживает лестных слов: колеса очень жесткие, информативные, с прекрасной динамикой и накатом. Rise 40 не дают ощущения знакомой каждому пластилиновой мягкости, характерной для дешевых моделей.



НА ХОДУ

Вилсет обладает завидной жесткостью, которую в значительной степени обеспечивают те самые красивые фланцы втулок. Rise 40 отличают также великолепная отзывчивость и уверенность в поворотах. Именно этими качествами они нам и понравились. Внутренняя ширина обода составляет 19 мм, что допускает использование толстых покрышек и возможность установки колес на байки разного назначения — от кросс-кантри до экстремального трейла. **PV**



ПЛЮСЫ:

- жесткость
- надежность
- хороший накат
- дизайн

МИНУСЫ:

- отсутствие системы Tubeless

Дополнительная информация по адресу: www.sram.ru.

ВЕРДИКТ PROVELO

Rise 40 в первую очередь оценят практичные пользователи, любители трейлов, синглтреков, для которых жесткость, точность, надежность значат больше, чем суперлегкий вес «одноразовых» карбоновых колес. Рекомендуемая цена — 24 600 руб.

Пауэрметр — главный прибор на гоночном байке!

Измеритель мощности SRM PowerControl 7



В 1980-х годах инженер медицинской техники Ульрих Шоберер задумался о том, чтобы райдеры могли получать информацию о выдаваемой ими мощности не только в помещении, при педалировании на стационарном велотренажере, но и в реальных условиях. В 1986 году он создал первый SRM, что означало наступление новой эры в тренировочном процессе велосипедистов.

Текст: Дмитрий КОРОТКОВ
Фото: Владимир ГРИШЕЧКО

Первоначальная идея Ульриха предполагала интегрировать пауэрметр в педали, но в то время они выходили слишком массивными и непригодными для использования на улице. Поэтому Шоберер решил применить систему шатунов, которая крупнее по размеру и более универсальна. Прибор взяли на вооружение великие спортсмены Грэг Лемонд, рекордсмен в часовой гонке Крис Бордман, двукратный чемпион мира в состязании Ironman Норман Стадлер, Лэнс Армстронг.

Маунтинбайк — относительно молодой вид спорта, и оснащать кросскантрийные байки пауэрметрами стали позже, чем шоссейные.

SRM MTB был создан, чтобы поднять уровень профессиональных райдеров и фанатов кросс-кантри на новую высоту, чтобы дать им возможность эффективно планировать тренировочный процесс и наблюдать динамику собственного прогресса.

SRM PowerControl 7 или другое устройство, поддерживающее функцию пауэрметра, например Garmin, показывает на графике кривую мощности в определенный момент тренировки или гонки. При наличии датчиков пульса, каденса, скорости, температуры воздуха, высоты над уровнем моря соответствующие данные также передаются на компьютер и отображаются на графике.

Оборудовав байк пауэрметром, можно зафиксировать и изучить все нюансы трассы, чтобы максимально подготовиться к предстоящей гонке. Подобное знакомство с дистанцией поможет моделировать нагрузку



Характеристики головного прибора SRM PowerControl 7

Функции на дисплее	Мощность [Вт], каденс [об/мин], скорость [км/ч], пульс [уд/мин], энергия [кДж], тренировочные зоны, интервалы, температура [°C], альтиметр [м], время в пути, время суток — среднее и максимальное значение каждой функции
Беспроводной протокол	ANT+Sport, ANT
Память	130 ч
Время работы	120 ч от аккумулятора
Размеры (Шx Вx Д, дюймы)	2,44x 2,56x 0,8
Вес	68 г
Загрузка на компьютер	Через порт mini-USB
Совместимость ПО	Windows и Mac
Дополнительные функции	Встроенный датчик включает прибор при движении

ку на тренировках. Пауэрметр лучше всего отражает интенсивность отрезков. Пульсу требуется время на адаптацию к нагрузке, поэтому соответствующее ей значение появляется на дисплее с небольшой задержкой. Но пульсометр в свою очередь незаменим для контроля времени, которое требуется на восстановление в интервалах между ускорениями.

Тестируемый образец встроен в карбоновый паук шатуна системы Clavicula не случайно. Механизм пауэрметра имеет собственный вес и, естественно, утяжеляет байк, в то время как заводские инженеры бьются за каждый грамм, чтобы сделать велосипед легче. Поэтому логично интегрировать SRM в самые легкие версии компонентов, будь то шатуны, втулка колеса или педали.

Система, состоящая из восьми датчиков, передает текущие ватты на головной прибор SRM PowerControl 7 по беспроводному протоколу ANT+. Это значит, что с ним будут работать и другие гаджеты, совместимые с ANT+ и поддерживающие функцию пауэрметра. Как, например, Garmin. Устройство обладает грязевозодозащитными свойствами и способно работать до 700 часов без замены элемента питания. Точность показаний в пределах ± 1,5% гарантируется производителем. **PV**

ВЕРДИКТ PROVELO

Полезность пауэрметра обсуждать не приходится, он давно взят на вооружение и успешно используется профессионалами. Прибор заинтересует амбициозных любителей, желающих знать, какую мощность в течение какого времени они способны выдавать и на что могут хотя бы виртуально рассчитывать в гонке.

SRM станет незаменимым помощником тренера, который, имея необходимые данные на своем компьютере, сможет контролировать тренировки подопечных даже заочно, на расстоянии.

Новый Год – это не только мороз на улице, но еще время поздравлений и подарков. Надеемся, что раздел «Витрина» поможет вам сориентироваться на рынке аксессуаров и выбрать себе или близким вещи, с которыми зима не будет казаться такой длинной и холодной. А возможно, даже наоборот, станет желанной, потому что в каждом времени года есть свои радости. Все зависит от правильно выбранного подарка!



ГРИПСЫ ODI – TROY LEE DESIGNS

ODI, известный производитель грипсов отменного качества, для создания совместной модели объединился с новатором в области дизайна – культовой компанией Troy Lee Designs, выпускающей продукцию для экстремалов.

Разумеется, обе фирмы заявляют, что это – не просто грипсы ODI с логотипом TLD. У них особая форма, специальные прорезы, по которым стекает вода при катании в неблагоприятных условиях, оригинальные фланцы, а резина заходит на замок для удобства райдера. Такой апгрейд не только украшает байк, но в значительной степени облегчает монтаж и обеспечивает надежное крепление. Изделие доступно в четырех цветовых решениях: черном, желтом, белом, красном. Вес пары – 116 г. Стоят грипсы дорожке обычных ODI Lock-On – 950 рублей.

Дополнительная информация:
www.velobox.ru.



ШЛЕМ SCOTT – LIN

В 2007-м Scott представил первую модель шлема Fuga с уникальной системой крепления козырька – Magneto. С тех пор родилось еще несколько очень интересных идей. И вот – очередное ноу-хау от швейцарских инженеров. Взяв за основу новинку 2009 года Groove II, добавив некоторые изменения и применив революционную технологию MIPS, они создали модель LIN, которая поступит в продажу в 2013 году. MIPS (Multi-Directional Impact Protection System – разнонаправленная система защиты от ударов) – это особая «плавающая» многослойная конструкция шлема. При ударе внешняя ее часть может сместиться относительно внутренней во всех направлениях. Это существенно снижает негативные воздействия на мозг при ударах головой. В ближайшее время MIPS будет применяться только в моделях LIN и TAAL. Два варианта расцветки: зеленый и темно-серый. Размеры: S, M, L. Вес шлема – 245 г.

Цена: 4 300 рублей.
Дополнительная информация:
www.scott-sports.com.



НАБОР ИНСТРУМЕНТОВ GIANT MINI 2

Компактный мультиключ всегда выручит в пути. Набор из восьми самых востребованных инструментов легко поместится в кармане джерси или в сумке. В комплект входят шестигранники на 2, 3, 4, 5, 6 мм, две крестовые отвертки (PH1 и PH2) и отвертка. Вес набора всего 79 г.

Цена: 450 рублей.
Дополнительная информация:
www.giant-rus.ru.



НАСОС SYNCROS HV1.0

Культовый бренд Syncros, специализирующийся на компонентах уровня хай-энд, в начале 90-х имел репутацию производителя самых надежных компонентов высокого класса для маунтинбайка. В январе 2012 года Syncros стал собственностью компании SCOTT sports. Наступила новая эра в истории марки. Теперь под этим логотипом выпускаются компоненты не только для горного велосипеда: в каталоге-2013 есть много интересного для шоссейной темы. Наше внимание привлек небольшой, но очень удобный и в меру производительный насос высокого давления Syncros HV1.0. Головка выдвижного шланга рассчитана на два типа вентиляей: Presta и Schrader. Легкое (94 г) и компактное устройство можно возить с собой даже в кармане майки.

Цена: 480 рублей.
Дополнительная информация:
www.revdasport.ru/brands/Syncros/.



ПОКРЫШКА TACX TRAINER TYRE ATB 26x1.25

Специальная покрышка для использования на велотренажере производит минимум шума за счет рисунка протектора и состава резины. Компаунд устойчив к высоким температурам, поэтому не «горит» на роликах тренажеров. Максимальное давление для 26" – 5 атм.

Цена: 1 400 рублей.
Дополнительная информация:
www.velomarket-cska.ru.

6



ДЖЕРСИ MAVIC ALTIUM PLASMA

Легкая веломайка с короткими рукавами обеспечивает максимальный комфорт в жаркую погоду. Применение высокотехнологичных материалов Air Vent и уникальных фирменных технологий Ergo Grip, Hot Ride UV, Hot Ride + гарантирует отличную вентиляцию и защиту от ультрафиолетовых лучей. Три кармана на спине плюс один маленький водонепроницаемый, застежка-молния впереди на всю длину и оптимальный покрой делают Altium Plasma от Mavic очень удобной и приятной в использовании.

Дополнительная информация:
www.uventasport.ru.

7



PAMA GIANT XTC ADVANCED 29

На презентации коллекции Giant 2013 от компании «Неотрен» в Москве среди маунтинбайков особое внимание привлекла модель нового найнера Giant XTC Advanced SL 29. Фреймсет создан с учетом последних технологий, инноваций и материалов. Его особенности: OverDrive 2 – рулевая колонка с увеличенным размером подшипников; Powerscore – массивная конструкция узла каретки; интегрированные в раму тросы и трубопроводы; уникальная конструкция подседельного замка со скрытым болтом; крепление переднего переключателя через кронштейн на подседельной трубе. За счет карбонового волокна T-800 с технологией карбоновых нанотрубок и компьютерного моделирования инженеры увеличили поперечную жесткость на 30%, при этом существенно снизив вес рамы, который в размере M составляет 1050 г.

Цена: 64 800 рублей.
Дополнительная информация: www.giant-rus.ru.

8



ВЫНОС MOST TIGER ALU

Нарядный и надежный алюминиевый вынос руля от ведущего производителя велосипедов Pinarello можно приобрести сейчас с 25-процентной скидкой. Для такой важной детали, как вынос, алюминий, отличающийся надежностью и жесткостью, предпочтительнее карбона, который, по сути, кроме внешнего вида, не обладает особыми преимуществами. Есть три варианта расцветки: черный, белый, красный. Размеры: 80, 90, 100, 110, 120 мм. Вес размера 90 мм – 140 г.

Цена: 1980 рублей.
Дополнительная информация:
www.provelo.ru.



9

РУЛЬ EASTON EC90 SL RISER

MonkeyLite SL – легендарный руль, который в свое время изменил мир горного велосипеда. Но Easton не стоит на месте. Специалисты компании в сотрудничестве с ведущими гонщиками кантри-кросса продумали и спроектировали качественно новую модель. Была усовершенствована стыковка TaperWall, повышена прочность соединения и улучшена форма. Получившийся EC90 SL устанавливает новые стандарты по весу, жесткости и надежности. Пожалуй, никакой другой руль с подъемом не может с ним сравниться. Будучи чрезвычайно легким (135 г), он при этом выдержит испытания на прочность на любых трассах.

Материал: карбон. Оптимальная ширина – 635 мм. Диаметр крепления под вынос составляет 31,8 мм. Изгиб – 9 градусов, подъем – 5 градусов. Цена Easton EC90 SL RISER с новогодней 30-процентной скидкой – 3 770 рублей.

Дополнительная информация:
www.provelo.ru.

10



ПЕРЧАТКИ LIZARD SKINS BLIZZARD

Созданные по технологиям из мотоспорта утепленные велоперчатки Lizard Skins Blizzard с высокими манжетами защищают руки райдера от холода и влаги, ветра и снега. Благодаря особому дизайну и удачной комбинации материалов в таких перчатках очень удобно управлять байком.

Цена: 1 150 рублей.

11

ВЕЛОТУФЛИ SHIMANO MW81

Зимой мы катаемся в условиях влажности и холода, и первыми страдают ноги. Shimano дает достойный ответ вызову стихии. Благодаря герметичности швов велотуфли MW81 водонепроницаемы, как каноэ. Подкладка GORE-TEX и флисовые стельки надежно сохраняют тепло внутри обуви. Объемная колодка позволяет надеть дополнительные толстые носки, когда на улице мороз. Неопреновый «воротник» исключает проникновение снега и влаги. Дизайн подошвы, кроме шипа для бесконтактных педалей, предусматривает установку в области носка двух грунтозацепов.

Цена: 7 800 рублей.

ФАРА MOON X-POWER 1500

Зимой дни короткие, и тема освещения в это время года актуальна, как никогда. Фара Moon X-POWER 1500 состоит из трех суперярких светодиодов с системой высокоточных оптических линз. Корпус имеет вентиляционные каналы для отвода тепла и индикатор заряда. Предусмотрено пять режимов работы. Самый мощный — 1500 Лм (в таком случае заряда батареи хватает на 2,5 часа), наиболее экономичный — мигающий (при нем фара может светить до 15 часов). Источником питания является отдельная аккумуляторная батарея 7,4V 4,6Ah. В комплект входят зарядное устройство, крепления на шлем и на руль.

Цена: 9 500 рублей.

12



VELOКОМПОНЕНТЫ

На двух колесах по льду

Шипованные покрышки Kenda Klondike XT 26' 2,1

Текст и фото: Дмитрий КОРОТКОВ

Многие велолюбители не закрывают сезон с наступлением холодов, не «консервируют» свои байки и не сдают их на зимнее хранение. Кататься зимой не менее увлекательно, чем летом. Главное — не полениться переобуть колеса в зимнюю резину.

Агрессивная среда и стремительный жизненный ритм мегаполиса диктуют свои правила: где-то нужно объехать внезапно возникшее на пути препятствие, ускориться, резко повернуть, затормозить, возобновить движение. Разумеется, мы часто сами ищем экстрим, и нам необходим выброс адреналина, для этого и существует маунтинбайк, но о безопасности следует помнить всегда. Словом, если вы катаетесь зимой, первое, о чем стоит подумать, — это шипованная резина. Она не только спасет от жестких, чреватых травмами падений, но и откроет перед вами горизонты новых возможностей. Шипованные покрышки обеспечивают комфортную и уверенную езду: шипы удержива-

ют велосипед от скольжения по обледенелой поверхности, делают его поведение более предсказуемым и безопасным для райдера. Без них можно обойтись, неспешно колеся по свежему хрустящему снежку в парке — достаточно будет резины с крупным протектором. Однако при езде по ледяным колдобинам, откосам и в колеях лучше иметь покрышки с шипами. Зимняя резина выручит и на смешанном городском ландшафте с заснеженными газонами, высокими бордюрами, замерзшими лужами.

Если подходить к вопросу покупки практически, как вариант можно рассмотреть комплект покрышек Kenda Klondike XT 26×2,1. Их преимущества — достойный внешний вид

и 252 шипа, распределенные по рабочей поверхности в шесть (!) рядов. Крайние ряды направлены в стороны и не дают байку соскальзывать на косогоре или при наклоне в повороте. Вес покрышки составляет 1135 г. Прямо скажем, не самые легкие среди зимних моделей, но в то же время и не самые дорогие. **PV**

ВЕРДИКТ PROVELO

Покрышка Kenda Klondike XT идеальна в условиях гололеда и укатанного снега. Хорошо держит повороты, отлично гребет в рыхлом снегу. Прекрасный зимний апгрейд для маунтинбайка.
Цена: около 2 тысяч рублей.



www.aversmarket.ru
www.kenda.ru

КРУТИ ПЕДАЛИ, ПОКА ХОЛОДНО



Текст: Елена КОЛОСЕНЦЕВА
Фото: из архивов велоклубов

Казалось бы, снег, гололед и слякоть — серьезный повод, чтобы забыть о велосипеде как средстве передвижения до весны. Однако российские велолюбители так не считают. По крайней мере, большинство наших соотечественников уже давно не боятся выезжать на байке при минусовой температуре. Причем многие из них не просто катаются по городу, а переодеваются в Дедов Морозов, проводят блинные гонки, ездят в многодневные велопоходы, наконец, берут с собой в путешествие домашних питомцев. О том, чем же так привлекательна зимняя езда, Provelo рассказали представители 13 российских велоклубов.



Сергей Мезенов,
клуб KoenigBicycle team
(Калининград)

«Зимой устраиваем экзотические поездки по местам, где в другое время года обычно не проедешь, а также по льду Калининградского и Куршского заливов. Есть традиционная поездка из Калининграда до Мамоново. В прошлом году решили не рисковать по тонкому льду, а ехать вдоль побережья. Зато температура была -20°C и очень скользкий лед, так что те, у кого не было шипованной резины, периодически падали. Не скажу, что это доставляло кому-то неудобство, скорее веселье.

Помню, однажды организовали поход с 20-километровым участком по Куршскому заливу. Прошли первые пять километров, а дальше — такой глубокий снег, что оставшийся путь пришлось нести велосипеды вместе со снаряжением на себе. Дух перевели только на турбазе на другом берегу. Интересным получился поход в новогодние



каникулы в 2010 году совместно с клубом «ВелоПитер» по маршруту Рига — Лиепая — Клайпеда — Зеленоградск — Янтарный — Балтийск — Калининград. KoenigBicycle team часто устраивает поездки за границу, поэтому мы заранее оформляем годовые шенгенские визы и оказываем содействие в их получении коллегам по колесу».





**Владимир Кабанов,
клуб «Цепная реакция»
(Омск)**

«Зимой, конечно, катаемся на велосипеде реже, но все равно проводим покатушки, веселые старты и соревнования. Например, на льду пруда в парке Победы в центре города. Если в выходные теплая и ясная погода, выезжаем на день за го-

род — по насту на дорогах отлично катится! В прошлом году один из членов клуба — Юрий Ситковский — устроил зимний велопоход на четыре дня по маршруту Тара — Кулайский крест в память о жертвах Кулайского лагеря 30-х — 40-х годов. К слову, лет пять-шесть назад велосипедистов зимой в Омске было немного. И даже в 2009-м наше появление на льду вызывало удивление у закутанных в тулупы рыбаков. Сейчас же к зимним велосипедистам в Омске привыкли. Возможно, потому, что каждый Новый год мы украшаем байки и едем по центру города, поздравляя прохожих с наступающим праздником».



**Евгений Светлаков,
клуб «Ола-Байк»
(Йошкар-Ола)**

«Зимой устраиваем командные игры. Например, «Велодозор» или поиск клада, когда участники должны отгадать загадку и найти место, где спрятан подарок (обычно что-нибудь вкусное к чаю). Или «Фотопоиск», когда велосипедисты отгадывают место, изображенное на случайно выбранной фотографии, едут туда и получают новое задание. Таким образом, прокладываем маршрут по городу. Устраиваем и ночные поездки на велосипеде под луну. Конечно, едем в основном по дороге или по лыжне. Помню, три года назад, когда очень долго не выпадал снег и земля была голая, мы в канун Нового года выехали на озеро Большой Мартын под Йошкар-Олой. И прямо в ночь с 31-го на 1-е начался снегопад. Так что возвращались, когда вокруг уже лежали сугробы. В другой раз 3 января поехали на Кленовую гору в 70 км от города. И хотя было -30 °С, поездка всем очень понравилась. Там необыкновенно красивые места, а под горой течет источник — Зеленый ключ, где мы купаемся. Тех же, кто все-таки не осмеливается сесть на велосипед в морозы, катаем на «ватрушках» или санках, привязанных к байкам. Есть у нас и любители беговых лыж, которые борются за честь клуба на «Лыжне России».



**Павел Непокрытых,
клуб «Райдер»
(Новосибирск)**

«Путешествия зимой и летом, конечно, отличаются. Если в теплое время года можем уехать достаточно далеко с ночевкой, то зимой все ограничивается однодневными выездами в пределах города или недалеко от него. Наше излюбленное место катания — Ботанический сад. Там есть горки, трамплины, дорожки — удобно для велосипедистов любых направлений. Обычно 19 марта в Ботаническом саду отмечаем день рождения клуба. Несмотря на то что у нас в это время еще лежит снег, на мероприятие приезжает очень много велосипедистов. Из них зимой постоянно ездят 15–17 человек. Сложно пе-

редать словами, чем нас привлекает езда по снегу. Чтобы понять, надо попробовать. Помню загородную поездку, которую мы совершили в 2010 году при -20 °С в сильную метель. Тогда при нулевой видимости за шесть часов проехали 75-ки-

лометровое полукольцо вокруг Новосибирска. И хотя двое из троих ребят, отважившихся на это путешествие, обморозили лица, все остались довольны. Затем в марте мы совершили первый весенний велопробег от Новосибирска до наукограда Кольцово. Попытались спуститься колонной с горки по накатанной колее, в результате большинство попадали и покатались на пятой точке, а велосипеды приехали за ними следом. У нас даже сохранилось видео этой поездки. Будет ли так же весело на Новый год? Обязательно! Что-нибудь интересное да придумаем, тем более в прошлом году никакого клубного мероприятия в праздники не устраивали. Зато в течение всего сезона активно проводили социальные акции. Например, собирали мусор в лесу и сажали деревья на территории детского сада. Хотим продолжить эту затею и построить детям ледяные горки и снежные фигуры».





**Юрий Студеникин,
клуб «32 спицы»
(Москва)**

«Как и большинство велоклубов столицы, мы закрываем летний сезон в октябре, но сразу же открываем зимний, так как многие москвичи, несмотря на плохую погоду, продолжают кататься. В холодный период года проводим костюмированные заезды «Зомби» и «ВелоХэллоуин» — гримируемся под нечистую силу. А по-на-

стоящему зимнее и с 2009 года традиционное мероприятие, которое устраивает велоклуб «32 спицы», — это «ВелоМорозы». Накануне Нового года надеваем праздничные костюмы, в том числе Дедов Морозов, украшаем велосипеды фонариками, мишурой, подсветкой и начинаем праздничный велоаезд. По пути поздравляем прохожих, дарим детям мандарины, а взрослых приглашаем к себе в клуб. Два года назад во время «ВелоМорозов» пошел сильный дождь, дороги и тротуары покрылись таким льдом, что было сложно удержаться на ногах, не то что на велосипеде. Так что мы все дружно попадали на Арбате. Помню, я пытался догнать одного из ведущих, и вдруг, откуда ни возьмись, появилось препятствие. Попытался его

объехать, упал и покатился по льду, обгоняя собственный велосипед. «ВелоМорозы» всегда проходят весело, так что хорошим настроением обеспечиваем всех участников на год вперед. Бывают и другие тематические мероприятия. В этом году на набережной в районе Воробьевых гор мы устроили соревнования между лыжником и велосипедистом. Победила дружба. Но наиболее регулярные наши зимние поездки — пятничные, когда катаемся по ночной Москве, а потом сидим у костра. Радует, что число участников наших заездов в холодный период года с каждым годом увеличивается. К примеру, в 2009-м на «ВелоМорозах» нас было 10 человек, в 2011-м более 20, а в 2012-м к встрече готовятся уже около 50 человек».



**Олег Мамонтов,
клуб «Спица»
(Котлас)**

«Почти 90 процентов членов клуба «Спица» катаются зимой на сноуборде, горных или беговых лыжах. Если для последних идеально подходят стадионы, то, чтобы покататься по склону, приходится ездить в соседние районы Архангельской области: Красноборский, Вилегодский или Устьянский — в горнолыжный центр «Малиновка», что в 200 км от Котласа. Однако в холодный период года не забываем и про велосипед. Через город проложен газопровод, который тянется от Республики Коми до Ярославской области, а рядом с ним есть технологическая трасса — в каждую сторону больше тысячи километров. Газовики следят, чтобы дорога была всегда в ухоженном состоянии — ровный гравий, слегка присыпанный снегом. В любое время года здесь можно кататься на велосипеде. Еще нам подходят лесовозные дорожки да и любые утрамбованные тропинки и дороги. Так что излюбленных мест для катания в окрестностях Котласа достаточно: Христофорова пустынь, Сольвыче-



годск, берега Северной Двины, на которых недалеко от Котласа есть раскопки палеонтолога Владимира Амалицкого. Для тех, кто все-таки боится кататься на байке при -20°C , скажу, что такая езда имеет свои преимущества: на дороге меньше автомобилей, чище воздух, нет грязи и комаров. А главное — новые, не похожие на летние ощущения от езды на велосипеде. В таких поездках иногда чувствуешь себя покорителем «белого безмолвия», как герой книг Джека Лондона».





**Илья Макаров,
Якутский велосипедный клуб**

«В Якутии резко континентальный климат, поэтому за год происходит очень сильный перепад температуры: от +35 °С летом до -50 °С зимой. Мы закрываем сезон в октябре-ноябре, когда выпадает снег и за окном -10 °С. Единичные ездят в декабре – феврале. Например, всю прошлую зиму от дома до гаража (это около 2 км) и обратно я ездил на велосипеде. Скорость была ниже, чем у автобуса, зато не приходилось дожидаться его на остановке. Однако на большие расстояния ездить сложнее. Начиная с того, что на байке замерзает амортизатор, и заканчивая тем, что очень сложно защитить от холодного ветра лицо. Раньше зимой мы арендовали спортивные залы и играли либо в волейбол, либо в баскетбол. Сейчас чаще устраиваем пешие походы или катаемся на лыжах. Дело в

том, что среди членов клуба много профессиональных лыжников, которые в отсутствие снега с удовольствием ездят на велосипеде, а когда на дворе сугробы, то встают на лыжню. В первых числах января проводим ВелоНовый год. Так как обычно в праздники

в Якутске закрыты все рестораны, то снимаем подходящее помещение, где устраиваем небольшое торжество на 100–150 человек, на котором подводим итоги уходящего года – выбираем самых активных, спортивных и веселых велосипедистов».



**Константин Шкодских,
клуб «Курган»**

«В Кургане велокультура появилась намного позже, чем в соседних городах, поэтому у нас немного зимних байкеров. Тем не менее есть мероприятие, которое проходит, когда вокруг еще лежит снег, и привлекает немало людей – это блинная гонка, которую проводим на Масленичной неделе на острове реки Тобол в черте города. Она открывает весенне-летний сезон и является первым этапом открытого кубка нашего клуба. Также ездим на зимние соревнования по кросс-кантри в другие города: Челябинск, Екатеринбург и Шадринск – и возвращаемся оттуда с призами! В «Кургане» существует еще и туристическое направление, поэтому мы совершаем небольшие зимние велопутешествия. Например, в заповедные места на Окуневские озера – в деревню с разрушенной старинной церковью. Любуемся природой и заодно изучаем историю. Конечно, если бы увеличилось количество желающих

кататься в холодный период времени, то устраивали бы больше мероприятий. А пока впервые планируем этой зимой провести в центральном парке велофотоориентирование. Участники за определенное время должны будут проехать маршрут и сфотографировать указанные в легенде места. Наконец, зимой вместе празднуем Рождество и дни рождения членов клуба, ходим в театр, краеведческий или художественный музей, а также при поддержке местной прессы организуем фотовыставку «Я зимой с велосипедом», на которой выбираем самого смешного и самого сурового снежного байкера».





**Виктор Нечаев,
клуб «ВелоПитер»**

«У нас зимний период ничем не отличается от летнего: достаточно активно проходят покатушки и походы выходного дня. Проводим и несколько крупных зимних мероприятий: закрытие сезона, Масленица, когда мы выезжаем на природу и устраиваем шуточные соревнования, и велопробег «Дорога жизни»,

посвященный Дню снятия блокады Ленинграда. В последнем обычно участвуют более 100 человек. На протяжении всего маршрута возлагаем цветы, исполняем песни военных лет. Некоторые участники преодолевают и ледовый участок Дороги жизни от деревни Кобона до монумента «Разорванное кольцо», где стартует основная колонна. Еще (правда, это не совсем относится к деятельности клуба) у нас есть команда экстремальных велосипедистов, путешествующих зимой на большие расстояния. Так, в 2004 и 2007 годах команда Ильи Гуревича совершила путешествие на полюс холода и по берегу Северного Ледовитого океана».



**Максим Волочник,
велоклуб Нового Уренгоя**

«К сожалению, у нас очень жесткий климат – средняя температура зимой ниже -25°C , сильный ветер, поэтому желающих кататься мало. Вдобавок выпадает много снега. Например, если в лесу спрыгнуть со снегохода, то можно уйти под снег почти с головой. А значит, дорога на велосипеде в лес для нас закрыта. Остается только город. Но для таких поездок не обойтись без шипованной резины. Лично у меня стоит летняя, но широкая и агрессивная. На ней можно ездить по заснеженным переулкам, но стоит выехать на накатанную машинами дорогу, как моментально пропадает контроль над сцеплением обоих колес. При-

чем это происходит настолько быстро, что просто не успеваешь отреагировать. Так однажды я чуть не попал под колеса машины. Так что зимние покрышки – обязательны. Как-то с другом выехали в -18°C . Ветер был небольшой, но все равно пробивал одежду. Друг не выдержал и вернулся домой, я же поехал дальше и, преодолев одну снежную преграду, порвал цепь. Кульминацией дня стало мое объяснение с продавцом в ближайшем ларьке: мол, порвал цепь, и нужен молоток. На что продавец с удивленным выражением лица ответил: «Цепь? Велосипед? Зимой?» Далее последовала пауза: видимо, он запустил мыслительный процесс. В итоге молоток мне все-таки нашли, я заклепал цепь и успешно завершил поездку».





**Владимир Черников,
клуб «Грязные носороги»
(Красноярск)**

«Каждую зиму мы с нетерпением ждем, когда замерзнет Красноярское водохранилище. Это настоящий рай для велосипедистов – около 300 км почти чистого льда. Начинаем туда ездить с января, но так как даже в середине зимы лед еще не крепкий, и очень холодно, то идеальное время для таких поездок – февраль, март или апрель. Чем хорошо Красноярское водохранилище? Оно продувается, а там, где остается снег, рыбаки прокладывают на автомобилях дороги. Так что найти подходящий участок длиной 70 км не проблема. Как правило, выезжаем на машинах и оставляем их на берегу либо добираемся на электричке – это не так далеко, около 50 км. Раньше во время таких походов ночевали прямо на льду.

Сейчас же на берегу построено много туристических баз, где можно остановиться на ночлег. Зимой они не функционируют, зато их охраняют гостеприимные сторожа. Они не берут с нас денег, потому что им просто за счастье поболтать с ин-

ресными людьми. Нередко с нами едут и девушки. Правда, от парней они отличаются нерациональностью: то вдруг выяснится, что у них нет термоса, то вместо двойных варежек наденут гламурные перчатки. Приходится искать для них вещи с миру по нитке.

Ребята, конечно, более собранные, долго продумывают, в чем поехать и что с собой взять. Я же, в свою очередь, предупреждаю всех, что велосипед обязательно должен быть на шипованной резине. Сейчас ее купить не проблема, а раньше было целое движение любителей езды на саморезах. Это экономичный вариант, но катит такой вел очень тяжело. Во-первых, сама покрышка увесистая, во-вторых, шипы длинные и глубоко вгрызаются в



ноярска в Забайкалье. Ежедневно старался преодолевать по 100 км, ночевал всегда в тепле – в музеях, церквях либо просто у хороших людей. Обычно выезжал ранним утром. Первые часы вроде бы холодно, а потом привыкаешь. Главное – не потеть сильно и не лениться снимать-надевать куртку. Как выяснилось, организм, несмотря на изнеженность городской жизнью, приспосабливается очень быстро.

У нас в Красноярске мало кто боится морозов. Часто вижу на улицах города велосипедиста Володю Иливанова, или дядю Вову. Как-то зимой он подобрал котенка, посадил в рюкзак и привез домой. С тех пор сибирский котяра ездит с дядей Вовой на байке летом и зимой. Он стал нашей достопримечательностью. Бывает, приедет дядя Вова на соревнования и, хотя ничего не выигрывает, всегда получит приз зрительских симпатий.

Наверное, не удивительно, что Новый год мы тоже встречаем на колесах. Раньше была традиция – накануне праздника посвящать новых членов в «грязные носороги» на потухшем вулкане Черная сопка – это в 10 км от города. Человек поднимался с велосипедом на гору, и его грели куском покрышки, а потом крестили байкером вся Руси. Но эта традиция уступила место другой. Теперь 31 декабря наряжаемся в карнавальные костюмы, украшаем велосипеды гирляндами и мишурой, едем по городу, жуем замерзшее шампанское и поздравляем друг друга».

лед. В-третьих, звук от них как от трактора. Так что сейчас все используют заводскую шиповку.

Самый большой «минус», в который я ездил? Однажды на 23 февраля мы с товарищем решили прокатиться на 300 км вдоль железной дороги Абакан – Тайшет (ее также называют «Трассой мужества». – Примеч. ред.). Температуру не измеряли, но когда вышли из поезда, то местные жители сказали, что на термометре –37 °С. Несмотря на то что я был полностью укутан – балаклава, горнолыжные очки, варежки, бахилы, – все равно обморозился на крутом спуске с Крольского перевала. Еще одну экстремальную поездку, правда уже «сольную», совершил в январе – феврале 2008 года в память о Белой армии генерал-лейтенанта Владимира Оскаровича Каппеля. Это была 15-дневная поездка по маршруту Великого сибирского ледяного похода из Крас-





**Алексей Даммер,
клуб «Коньяки»
(Абакан)**

«Мы редко собираемся зимой большой компанией. Лишь единицы выезжают на заснеженную дорогу в городе и за его пределы. А те, кто не осмеливается, многое теряют, потому что зимняя езда по-своему привлекательна: вокруг красивая природа, под колесами хрустит снег, и ты ощущаешь прилив адреналина, осознавая, что можешь упасть от неловкого движения. Кстати, опыт показал, что зимой можно не переодевать резину: широкой летней с агрессивным протектором вполне хватает для езды по городу. Для более легкого передвижения по глубокому снегу педали лучше иметь контактные, так как они обеспечивают постоянное вращение, тогда как на обычных можно зарыться. Кстати, «Коньяки» в холодное время года занимаются еще спелеологией и пешим туризмом. Например, на новогодних праздниках в прошлом году мы спустились в пещеру Ящик Пандоры, что в 250 км от Абакана, недалеко от деревни Малая Сья. Этой зимой планируем отправиться в Минусинский бор. Он находится буквально в 40 км от Абакана, возле села Малая Минуса. Там очень красиво как летом, так и зимой. Кстати, название клуба никак не относится к алкогольным напиткам, хотя чай с коньячком в термосе нас порой согревает зимой».



**Ирина Крутикова,
клуб NordBike
(Мурманск)**

«В Мурманске особенная погода. Снег может пойти и в июле, и в декабре, но это не мешает нам кататься на велосипеде. Мы проводим мероприятия независимо от условий. Например, в этом году устроили традиционный восьмой конкурс красоты среди велосипедисток «Мисс НордБайк-2012». Этим мероприятием хотели пока-

зать, что велоспорт — это не только тяжелые нагрузки и изнурительные тренировки, но еще и красота, женственность. Мы делаем велоспорт привлекательным — не каждый день увидишь хрупких девушек, преодолевающих на своих байках препятствия. Немаловажным направлением для нашего клуба являются соревнования для детей и подростков. Мы ежегодно проводим такое спортивное мероприятие, как «ВелоДрайв» — состязания по фигурному вождению велосипеда. А для тех, кто катается просто для души и не гонится за спортивными достижениями, наш клуб организует покатушки по достопримечательностям города. Наконец, NordBike проводит сорев-

зания по таким дисциплинам, как downhill, uphill, cross-country, speed shore, различные шоссейные гонки и бреветы. Мы стараемся поддерживать все направления велоспорта в городе».



ЧЕМПИОНАТЫ МИРА НА ТРЕКЕ

Продолжение. Начало в №9 (31)

Текст: Александр ЛЮБИМОВ

23-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

6–8.08.1920
Антверпен

Любители

Спринт

1. Морис Петерс, Нидерланды;
2. Томас Джонсон, Великобритания;
3. Джеральд Халпин, Австралия.

Профессионалы

Спринт

1. Роберт Спирс, Австралия;
2. Эрнест Кауффман, Швейцария;
3. Уильям Бейли, Франция.

Гонки за лидером

1. Жорж Серес, Франция;
2. Виктор Ленар, Бельгия;
3. Поль Сютер, Швейцария.

Международный союз велосипедистов не допустил Германию к участию в первом послевоенном чемпионате мира. В ответ немецкая пресса проигнорировала мероприятие, практически не освещая его. Уникальность турнира заключалась в том, что сразу после его окончания на этой же арене разыгрывались награды летней Олимпиады-1920. Два дня спустя в финале Игр встретились те же гонщики, что и на первенстве мира. Петерс вновь оказался сильнее Джонсона.

24-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

30.07–8.08.1921
Ордруп

Любители

Спринт

1. Хенри-Браск Андерсен, Дания;
2. Эрик Келльсен, Дания;
3. Йохан-Норман Хансен, Дания.

Профессионалы

Спринт

1. Пит Мускопс, Нидерланды;
2. Роберт Спирс, Австралия;
3. Пьер Сержан, Франция.

Гонки за лидером

1. Виктор Ленар, Бельгия;
2. Поль Сютер, Швейцария;
3. Поль Гиньяр, Франция.

Международный союз велосипедистов опять оставил Австрию и Германию вне игры. Четвертый раз в истории весь пьедестал почета заняли спортсмены одной страны. Прежде такого успеха добивались американцы в 1893-м (в двух гонках) и 1912-м, а также французы в 1907-м. Теперь ликовали датчане, которым не нашлось равных в любительском спринте.

25-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

29.07–7.08.1922 — Ливерпуль и
17.08.1922 — Париж

Любители

Спринт

1. Томас Джонсон, Великобритания;
2. Морис Петерс, Нидерланды;
3. Уильям Ормстон, Великобритания.

Профессионалы

Спринт

1. Пит Мускопс, Нидерланды;
2. Роберт Спирс, Австралия;
3. Алоис Де Грав, Бельгия.

Гонки за лидером

1. Леон Вандерстэйфт, Бельгия;
2. Поль Сютер, Швейцария;
3. Гюстав Гане, Франция.

Из-за затяжных ливневых дождей чемпионат пришлось перенести из Ливерпуля в Париж. В финале спринтерской гонки среди любителей встретились (как и два года назад в рамках обоих крупнейших состязаний) старые знакомые – британец Джонсон и голландец Петерс. До этого счет был 2:0 в пользу спортсмена из Нидерландов. На сей раз заклятый соперник сумел взять реванш.



1923 г. Леон Паризо

26-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

18–26.08.1923
Цюрих

Любители

Спринт

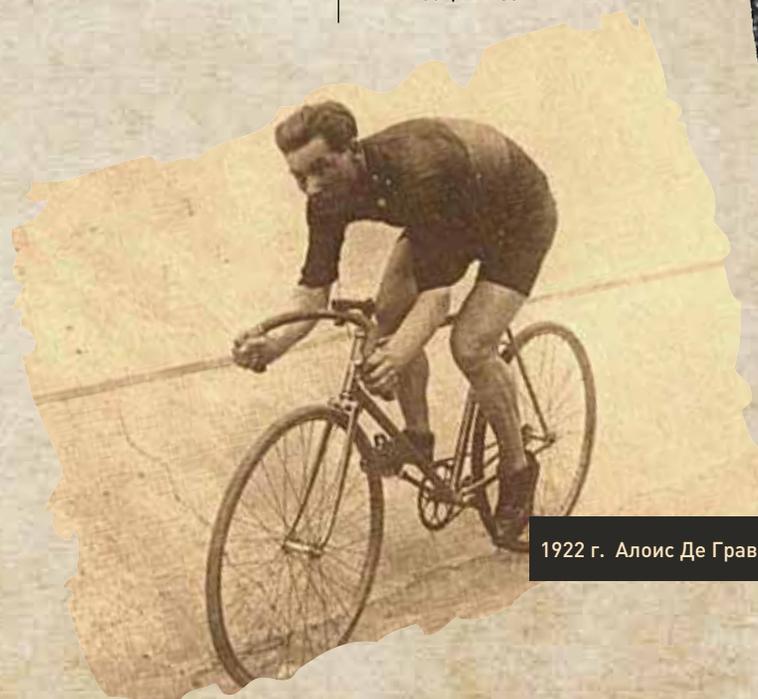
1. Люсьен Мишар, Франция;
2. Антуан Мазерак, Нидерланды;
3. Герард Босх ван Дракестейн, Нидерланды.



1920 г. Эрнест Кауффман



1921 г. Пит Мускопс



1922 г. Алоис Де Грав

Профессионалы

Спринт

1. Пит Мускопс, Нидерланды;
2. Габриэль Пулен, Франция;
3. Эрнест Кауффман, Швейцария.

Гонки за лидером

1. Поль Сютер, Швейцария;
2. Леон Паризо, Франция;
3. Карл Виттиг, Германия.

В то время конькобежцы участвовали и в велосипедных гонках. После успешного выступления советских спортсменов на чемпионате мира 1923 года по конькобежному спорту встал вопрос об их поездке на мировое первенство по велотреку. Оба вида объединяла Секция велосипедного и конькобежного спорта РСФСР (позднее — СССР), но она не вошла ни в Международный союз конькобежцев (ISU), ни в UCI. Тем не менее ISU пригласил скороходов Страны Советов на мировой форум, аналогично поступил и UCI. Однако нашим атлетам не довелось побывать в Цюрихе: официальное разрешение на их участие потерялось в длинных бюрократических коридорах. Чемпионат прошел на ура. Ежедневно за его перипетиями наблюдали до 15 тысяч зрителей.



1924 г. Жорж Серес

27-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

3–10.08.1924

Париж

Любители

Спринт

1. Люсьен Мишар, Франция;
2. Люсьен Фошо, Франция;
3. Генри Фуллер, Великобритания.

Профессионалы

Спринт

1. Пит Мускопс, Нидерланды;
2. Эрнест Кауффман, Швейцария;
3. Морис Ший, Франция.

Гонки за лидером

1. Виктор Ленар, Бельгия;
2. Жорж Серес, Франция;
3. Леопольдо Торричелли, Италия.

Чемпионат прошел в Париже через две недели после велосипедных состязаний, входивших в программу летних Олимпийских игр. Француз Люсьен Мишар покорила обе высоты: сначала стал олимпийским чемпионом, а затем заработал звание сильнейшего спринтера планеты.

28-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

16–23.08.1925

Амстердам

Любители

Спринт

1. Яап Майер, Нидерланды;
2. Антуан Мазерак, Нидерланды;
3. Бернардус Лене, Нидерланды.

Профессионалы

Спринт

1. Эрнест Кауффман, Швейцария;
2. Морис Ший, Франция;
3. Люсьен Мишар, Франция.

Гонки за лидером

1. Робер Грассен, Франция;
2. Ян Снук, Нидерланды;
3. Жорж Серес, Франция.

Чемпионат мира впервые принимали Нидерланды. Голландцы с нетерпением предвкушали очередной триумф своего соотечественника — четырехкратного чемпиона мира Пита Мускопса. Стадион ежедневно был заполнен до отказа, однажды собралось 17 тысяч зрителей. Но любимец местной публики неожиданно подвел поклонников: в полуфинале проиграл французу Морису Шию, а в заездах за третье место уступил другому мастеру из Франции — олимпийскому чемпиону Люсьену Мишару.



1925 г. Робер Грассен

29-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

24.07–1.08.1926

Милан и Турин

Любители

Спринт

1. Аванти Мартинетти, Италия;
2. Леон Гальвен, Франция;
3. Антуан Мазерак, Нидерланды.

Профессионалы

Спринт

1. Пит Мускопс, Нидерланды;
2. Чезаре Моретти, Италия;
3. Люсьен Мишар, Франция.

Гонки за лидером

1. Виктор Ленар, Бельгия;
2. Гюстав Гане, Франция;
3. Поль Сютер, Швейцария.

Специально к чемпионату были построены два трека — 364-метровый в Милане и 400-метровый в Турине. Жара стояла такая, что стартовый сигнал давали не раньше девяти часов вечера, поэтому баталии нередко заканчивались далеко за полночь.

30-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

17 и 20.07.1927 — Кельн,

22 и 24.07.1927 — Эльберфельд

Любители

Спринт

1. Матиас Энгель, Германия;
2. Вилли Фальк-Хансен, Дания;
3. Петер Штеффес, Германия.

Профессионалы

Спринт

1. Люсьен Мишар, Франция;
2. Эрнест Кауффман, Швейцария;
3. Люсьен Фошо, Франция.

Гонки за лидером

1. Виктор Ленар, Бельгия;
2. Пауль Кревер, Германия;
3. Вальтер Завалль, Германия.

Впервые после войны чемпионат мира проводился в Германии. Немцам доверили эту почетную обязанность во многом благодаря усилиям Генриха Штевенса, президента местной федерации ве-



1926 г. Чезаре Моретти

CESARE MORETTI

лоспорта, и Конрада Аденауэра, который тогда занимал пост мэра Кельна, а впоследствии стал первым канцлером ФРГ. По их инициативе во время турнира состоялся Всемирный велосипедный фестиваль.

31-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI 14–20.08.1928 Будапешт

Любители

Спринт

1. Вилли Фальк-Хансен, Дания;
2. Роже Бофран, Франция;
3. Джек Стенден, Австралия.

Профессионалы

Спринт

1. Люсьен Мишар, Франция;
2. Люсьен Фошо, Франция;
3. Эрнест Кауффман, Швейцария.

Гонки за лидером

1. Вальтер Завалль, Германия;
2. Анри Брео, Франция;
3. Виктор Ленар, Бельгия.

Большинство стран-участниц командировало в столицу Венгрии сильнейших мастеров, поэтому состав подобрался солидный. Незадолго до этого на летней Олимпиаде в Амстердаме датчанин Вилли Фальк-Хансен выиграл гит на 1 км с места и завоевал бронзу в спринте. Теперь же он одолел в финале олимпийского чемпиона в спринтерской гонке — француза Роже Бофрана.

32-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

11–18 и 20.08.1929

Цюрих, велотрек «Орликон»

Любители

Спринт

1. Антуан Мазерак, Нидерланды;
2. Сидней Козенс, Великобритания;
3. Вилли Гервин, Дания.

Профессионалы

Спринт

1. Люсьен Мишар, Франция;
2. Пит Мускопс, Нидерланды;
3. Эрнест Кауффман, Швейцария.

Гонки за лидером

1. Жорж Пайар, Франция;
2. Виктор Ленар, Бельгия;
3. Пауль Кревер, Германия.

Как и несколько лет назад, погодные капризы диктовали условия: из-за ливней решающие стадии пришлось перенести. Любопытно, что два сильнейших

спринтера-профессионала той эпохи — Мишар и Мускопс — до чемпионата мира 1929 года ни разу не встречались в финальных заездах. В Цюрихе они наверстали упущенное, и победа была на стороне француза.

33-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

24–30.08.1930

Брюссель

Любители

Спринт

1. Луи Жерарден, Франция;
2. Сидней Козенс, Великобритания;
3. Бруно Пеллиццари, Италия.

Профессионалы

Спринт

1. Люсьен Мишар, Франция;
2. Пит Мускопс, Нидерланды;
3. Орландо Пьяни, Италия.

Гонки за лидером

1. Эрих Мёллер, Германия;
2. Жорж Пайар, Франция;
3. Робер Грассен, Франция.

Специально к этому чемпионату построили новый велодром на Национальном стадионе «Эйзель». К сожалению, он был разрушен сразу после Второй мировой войны. Соревнования спринтеров-любителей собрали рекордное для той поры количество участников: заявки подали 43 гонщика из 15 стран, включая представителя Африканского континента.

34-й чемпионат мира UCI.

21–30.08.1931.

Ордруп

Любители

Спринт.

1. Хельге Хардер, Дания;
2. Вилли Гервин, Дания;
3. Анкер Майер-Андерсен, Дания.

Профессионалы

Спринт

1. Вилли Фальк-Хансен, Дания;
2. Люсьен Мишар, Франция;
3. Йеф Скеренс, Бельгия.

Гонки за лидером

1. Вальтер Завалль, Германия;
2. Эрих Мёллер, Германия;
3. Виктор Ленар, Бельгия.

В шестой раз асы трека съехались в пригороде Копенгагена Ордруп. У спринтеров-любителей на



1927 г. Люсьен Фошо



1928 г. Вальтер Завалль



1927 г. Пауль Кревер



1929 г. Жорж Пайар



1930 г. Эрих Мёллер

старт вышли 33 спортсмена из 16 государств. Не было американцев, зато появились поляки, югославы и иранец.

35-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI
27.08–4.09.1932
Рим

Любители.

Спринт

1. Альберт Рихтер, Германия;
2. Нино Моццо, Италия;
3. Франц Дусика, Австрия.

Профессионалы

Спринт

1. Йеф Скеренс, Бельгия;
2. Люсьен Мишар, Франция;
3. Матиас Энгель, Германия.

Гонки за лидером

1. Жорж Пайар, Франция;
2. Вальтер Завалль, Германия;
3. Эрих Мёллер, Германия.

Незадолго до чемпионата мира в Вечном городе открыли новый 400-метровый велодром. Как и в 1926 году, когда титул тоже разыгрывался в Италии, здесь стояла жара. Гонщикам снова приходилось дожидаться вечера, чтобы вступить в борьбу. Заезды начинались в восемь часов пополудни и продолжались затемно.

36-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI
27.08–4.09.1933
Париж

Любители

Спринт

1. Якобус ван Эгмонд, Нидерланды;
2. Ролан Ульрих, Франция;
3. Анкер Майер-Андерсен, Дания.

Профессионалы

Спринт

1. Йеф Скеренс, Бельгия;
2. Люсьен Мишар, Франция;
3. Альберт Рихтер, Германия.

Гонки за лидером

1. Шарль Лакке, Франция;
2. Франко Джорджетти, Италия;
3. Эрих Метце, Германия.



1932 г. Йеф Скеренс

Знаменитый парижский велодром на стадионе «Парк де Пренс» в пятый раз послужил полигоном для сражений лучших мастеров трека. Финальные заезды спринтеров (причем не только профессионалов, но и любителей) собрали рекордное количество зрителей – 35 тысяч человек.

37-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI
10–19.08.1934
Лейпциг

Любители

Спринт.

1. Бенедетто Пола, Италия;
2. Ари ван Влит, Нидерланды;
3. Кристиан Лант, Франция.

Профессионалы

Спринт

1. Йеф Скеренс, Бельгия;
2. Альберт Рихтер, Германия;
3. Луи Жерарден, Франция.

Гонки за лидером

1. Эрих Метце, Германия;
2. Пауль Кревер, Германия;
3. Эдуардо Северньини, Германия.

Организаторы рассматривали чемпионат как официальную ре-

петицию предстоящей через два года летней Олимпиады в Берлине. Журналисты разных стран сошлись во мнении, что мероприятие заслужило отличную оценку.

38-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI
10–18.08.1935
Брюссель

Любители

Спринт

1. Тони Меркенс, Германия;
2. Ари ван Влит, Нидерланды;
3. Йеф ван де Вейвер, Нидерланды.

Профессионалы

Спринт

1. Йеф Скеренс, Бельгия;
2. Альберт Рихтер, Германия;
3. Луи Жерарден, Франция.

Гонки за лидером

1. Шарль Лакке, Франция;
2. Эрих Метце, Германия;
3. Жорж Ронссе, Бельгия.

С этого года пошла традиция устраивать конгрессы UCI во время мировых форумов. В 1935-м в Брюсселе в ряды Международного союза велосипедистов приняли Японию. Бельгийцы, всегда питавшие особую страсть к велосипеду (сегодня он по популярности в этой стране почти не уступает футболу), побили все мыслимые и немыслимые рекорды. Финальные заезды в спринте посетили 50 тысяч зрителей.



1936 г. Андре Рейно

39-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI
28.08–6.09.1936
Цюрих

Любители

Спринт

1. Ари ван Влит, Нидерланды;
2. Пьер Жорже, Франция;
3. Анри Коллар, Бельгия.

Профессионалы

Спринт

1. Йеф Скеренс, Бельгия;
2. Луи Жерарден, Франция;
3. Альберт Рихтер, Германия.

Гонки за лидером

1. Андре Рейно, Франция;
2. Шарль Лакке, Франция;
3. Жорж Ронссе, Бельгия.

В спринте у любителей стартовали 45 гонщиков из 14 стран, у профессионалов – 31 велосипедист из 9 стран. На гонки за лидером были заявлены 14 участников из 8 государств.



1935 г. Шарль Лакке

40-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

28.08–6.09.1937

Ордруп

Любители

Спринт

1. Йеф ван де Вейвер, Нидерланды;
2. Пьер Жорже, Франция;
3. Хенк Омс, Нидерланды.

Профессионалы

Спринт

1. Йеф Скеренс, Бельгия;
2. Ари ван Влит, Нидерланды;
3. Альберт Рихтер, Германия.

Гонки за лидером

1. Вальтер Лохман, Германия;
2. Эрнест Терро, Франция;
3. Адольф Шён, Германия.

Судьба мировых титулов снова решалась в Ордрупе. Чемпионат прошел под патронажем принца Дании Харальда, оргкомитет возглавлял знаменитый гонщик Торвалль Эллегор. Южная Африка принимала участие в турнире во второй раз, а для Турции это был дебют.



1937 г. Ари ван Влит



1938 г. Эдуардо Северньини



1939 г. Альберт Рихтер

41-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

27.08–4.09.1938

Амстердам

Любители

Спринт

1. Йеф ван де Вейвер, Нидерланды;
2. Бруно Лоатти, Италия;
3. Ян Дерксен, Нидерланды.

Профессионалы

Спринт

1. Ари ван Влит, Нидерланды;
2. Йеф Скеренс, Бельгия;
3. Альберт Рихтер, Германия.

Гонки за лидером

1. Эрих Метце, Германия;
2. Вальтер Лохман, Германия;
3. Эдуардо Северньини, Италия.

В столице Нидерландского королевства выявляли сильнейшего среди 60 спортсменов из 14 стран, в их числе впервые оказался гонщик из Китая. Финалы по спринту проходили в присутствии 40 тысяч зрителей.

42-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

28.08–3.09.1939

Милан

Любители

Спринт.

1. Ян Дерксен, Нидерланды;
2. Итало Астольфи, Италия;
3. Герхард Пуранн, Германия.



1946 г. Геррит Петерс

Профессионалы

Спринт

1. Не присуждено;
2. Не присуждено;
3. Альберт Рихтер, Германия.

Последний предвоенный чемпионат мира состоялся на треке «Вигорелли», который впоследствии стал знаменитым. Финал спринтеров-профессионалов завершился скандалом. В нем встретились прошлогодние чемпион и второй призер. В обоих заездах они падали. Начались взаимные упреки, и дело чуть не дошло до драки. Поэтому первые два места не были присуждены. Третий призер, немец Альберт Рихтер, через три месяца по доносу попал в госпиталь, где был убит.

43-Й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

1946

Цюрих

Любители

Спринт

1. Оскар Платтнер, Швейцария;
2. Аксель Шандорфф, Дания;
3. Корнелис Бистер, Нидерланды.

ИГП — 4 км

1. Роже Риолан, Франция;
2. Бёрге Гиссель, Дания;
3. Харальд Янемар, Швеция.

Профессионалы

Спринт

1. Ян Дерксен, Нидерланды;
2. Жорж Сенффтлебан, Франция;
3. Ари ван Влит, Нидерланды.

ИГП — 5 км

1. Геррит Петерс, Нидерланды;
2. Роже Пиль, Франция;
3. Арне Педерсен, Дания.

Гонки за лидером

1. Элиа Фрозио, Италия;
2. Жак Бессон, Швейцария;
3. Луи Шайо, Франция.

После Второй мировой войны турнир возобновился. Это знаменательное событие состоялось на велотреке «Орликон» в Цюрихе. В программу чемпионата внесли изменения, включив новые виды: индивидуальную гонку преследования на 4 км у любителей, на 5 км — у профессионалов.



1947 г. Фаусто Коппи

44-й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

26.07–3.08.1947

Париж

Любители

Спринт

1. Реджинальд Харрис, Великобритания;
2. Корнелис Бистер, Нидерланды;
3. Анри Сенсевер, Франция.

ИГП — 4 км

1. Арнальдо Бенфенати, Италия;
2. Атилио Франсуа Бальди, Уругвай;
3. Кнуд Андерсен, Дания.

Профессионалы

Спринт

1. Йеф Скеренс, Бельгия;
2. Луи Жерарден, Франция;
3. Жорж Сенффтлебан, Франция.

ИГП — 5 км

1. Фаусто Коппи, Италия;
2. Антонио Бевилакуа, Италия;
3. Юго Кобле, Швейцария.

Гонки за лидером

1. Рауль Лезюёр, Франция;
2. Жан-Жак Ламболе, Франция;
3. Ян Пронк, Нидерланды.

39-летний бельгиец Йеф Скеренс завоевал седьмой титул чемпиона мира в спринте. Победитель многодневных гонок итальянец Фаусто Коппи выиграл индивидуальную гонку преследования на 5 км среди профессионалов.

45-й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

23–29.08.1948

Амстердам

Любители

Спринт

1. Марио Гелла, Италия;
2. Алекс Шандорфф, Дания;
3. Реджинальд Харрис, Великобритания.

ИГП — 4 км

1. Гвидо Мессина, Италия;
2. Сид Паттерсон, Австралия;
3. Шарль Косте, Франция.

Профессионалы

Спринт

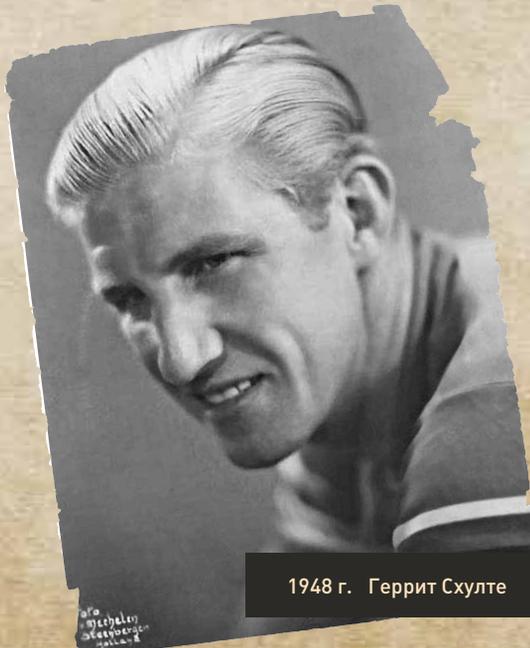
1. Ари ван Влит, Нидерланды;
2. Луи Жерарден, Франция;
3. Жорж Сенффтлебан, Франция.

ИГП — 5 км

1. Геррит Схулте, Нидерланды;
2. Фаусто Коппи, Италия;
3. Антонио Бевилакуа, Италия.

Гонки за лидером

1. Жан-Жак Ламболе, Франция;
2. Элиа Фрозио, Италия;
3. Август Мёлеман, Бельгия.



1948 г. Геррит Схулте

Голландцы превзошли собственный рекорд 1938 года и повторили достижение бельгийцев 1935 года, когда за спринтерскими финалами воочию следили по 50 тысяч болельщиков. Индивидуальная гонка на 5 км среди профессионалов обернулась скандалом. В полуфинальном заезде, где выступали итальянцы Фаусто Коппи и Антонио Бевилакуа, судья усмотрел сговор. По мнению рефери, Бевилакуа отдал победу Коппи. За это Антонио оштрафовали на 2 500 швейцарских франков.

46-й ЧЕМПИОНАТ МИРА UCI

22–28.08.1949

Ордруп

Любители

Спринт

1. Сид Паттерсон, Австралия;
2. Жак Белланже, Франция;
3. Джек Хейд, США.

ИГП — 4 км

1. Кнуд Андерсен, Дания;
2. Сирил Картрайт, Великобритания;
3. Альдо Гандини, Италия.

Профессионалы

Спринт

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

ИГП — 5 км

1. Фаусто Коппи, Италия;
2. Люсьен Жиллан, Люксембург;
3. Вим ван Эст, Нидерланды.

Гонки за лидером

1. Элиа Фрозио, Италия;
2. Ян Пронк, Нидерланды;
3. Рауль Лезюёр, Франция.

Дания в восьмой раз была хозяйкой мирового первенства. Знаменитый 370-метровый велодром в Ордрупе, построенный в 1888 году, реконструировали почти полностью. Несмотря на это, участники предьявляли много претензий к полотну трека. Фаусто Коппи вернул себе звание чемпиона мира. **PV**



1948 г. Роже Пиль



1949 г. Реджинальд Харрис



Церковь Знамения Пресвятой Богородицы в Дубровицах

ЧЕТЫРЕ УСАДЬБЫ ЗА ОДИН ДЕНЬ



Текст и фото: Елена НЕМЧЕНКО

Станция Подольск — усадьба Ивановское — усадьба Дубровицы — усадьба Поливаново — усадьба Щапово — Ознобишино — Бородино — Леспроект — станция Весенняя

В сознании наших людей отдых почему-то делится на культурный и активный. Под культурным понимается посещение музея, театра, выставки и прочие способы повышения уровня эрудиции. Активное времяпрепровождение обычно ассоциируется либо с детьми, гонящими мяч, либо с пенсионерами, бодро шагающими по парку. В одних семьях сильный крен в пользу здоровья, в других — в пользу интеллекта. Согласно стереотипам, если человек увлека-

ется спортом, то ему не дано чувствовать и понимать произведения искусства, а театралы или музыканты калачом не заманишь в спортзал и даже в лес.

Странное разделение. Слово ум и тело находятся в разных измерениях. Европейцы давным-давно научились совмещать интеллектуальный отдых с физическими нагрузками и, надо сказать, получают от этого огромное удовольствие. Велосипед здесь лучший помощник.

Пешком вы вряд ли пройдете влегкую больше 10–15 км, а в седле без особого напряжения успеете увидеть пару средневековых замков, монастырь, водопад и еще что-нибудь интересное. В Европе в любом книжном магазине продаются путеводители для пеших туристов, велосипедистов, бегунов и лыжников. Дороги и тропы к наиболее популярным достопримечательностям размечены краской или указателями. «Так то в Европе», — скажете вы. Хотя специаль-

но маркированных маршрутов в подмосковных лесах нет, побывать за один день в четырех усадьбах вполне реально. На велосипеде подобное по силам каждому, в том числе новичку, так как протяженность маршрута всего 30 км и проходит он большей частью по асфальту. Даже со скоростью 10 км/ч, то есть в темпе старой черепахи, вы преодолеете расстояние за 3 часа, без учета экскурсий. «Маловато будет»? Ближе к концу дистанции есть замечательный лес с лыжными

трассами и множеством троп. Отличное место и для катания, и для отдыха.

Велопоход начался от железнодорожного вокзала Подольска. Так как маршрут короткий и простой, мы не стали в воскресенье вскакивать спозаранку. Прибыли на станцию ближе к полудню. Покатили в спокойном темпе — торопиться было некуда. Терпеливо стояли на светофорах и пропускали пешеходов. Но даже при такой скорости менее чем через 20 минут уже созерцали первую достопримечательность — усадьбу Ивановское.

Шедевром архитектуры ее не назовешь, но история поместья любопытна. Прославилось оно в первой половине XIX века театрализованными представлениями, которые не уступали знаменитым постановкам в Архангельском. Хозяйкой дома была А. Ф. Закревская. Образ одной из самых красивых и обаятельных женщин своего времени волновал воображение поэтов. А. С. Пушкин, Е. А. Баратынский, Д. В. Давыдов, П. А. Вяземский нередко гостили в Ивановском. Александр Сергеевич даже посвятил Аграфене Федоров-

не несколько стихотворных посланий: «Портрет», «Когда твои молодые лета...», «Счастлив, кто избран совершенно...». Стараниями Закревской на сцене усадебного театра ставились классические и современные пьесы: «Гамлет», «Горе от ума» и другие, посмотреть их съезжалась вся Москва.

Сейчас в усадебном дворце находится Музей профессионального образования, а западный флигель занимает краеведческий музей Подольска.

Слева от главного дома начинается узенькая тропинка, ведущая вдоль реки Пахры в сторону следующего усадебного комплекса. С высокого склона местами открывается живописный вид на противоположный берег. Чтобы попасть в Дубровицы, вотчину Голицыных, переезжаем по автомобильному мосту через Пахру и оказываемся, без преувеличения, в одном из самых красивых мест Подмоскowie.

Церковь Знамения Пресвятой Богородицы впечатляет даже тех, кто не интересуется архитектурой и ничего в ней не понимает. Недаром она включена в Список Всемирного



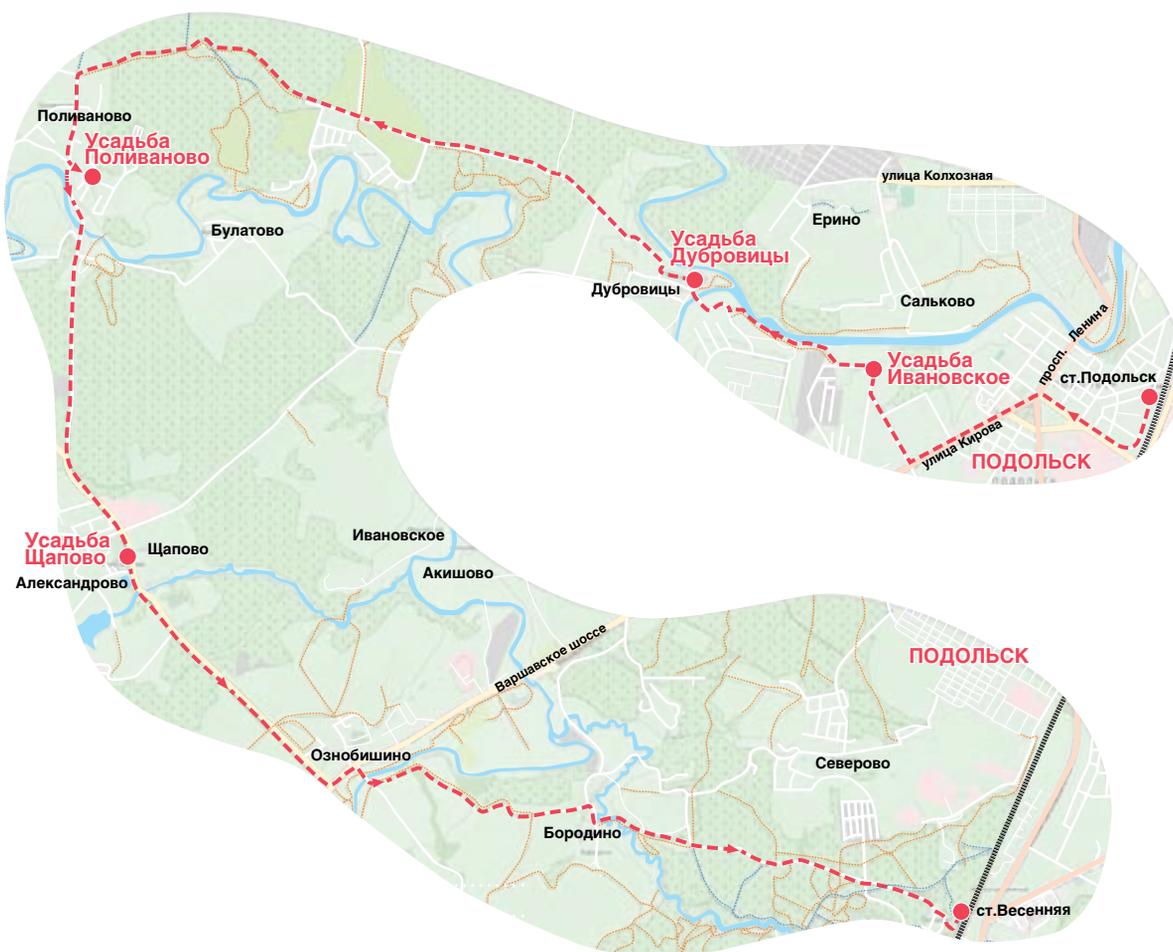
го наследия ЮНЕСКО. Знаменский храм удивительным образом сочетает в себе традиции русского и западноевропейского зодчества. Он был заложен в 1690 году Борисом Алексеевичем Голицыным. Скульптуры, барельефы, надписи на латыни, форма здания, наконец, корона вместо купола свидетельствовали о подражании католическому барокко. Не будь князь Голицын спо-

движником Петра I, ему вряд ли удалось бы воплотить в жизнь столь дерзкий замысел — православную церковь в католическом облике. Местные священнослужители поначалу отказывались ее освящать, признали исключительно благодаря императору.

Мы долго рассматривали неординарное святилище в Дубровицах. Реставрация барельефа еще продолжалась, но было очевидно: перед нами — архитектурный шедевр, каждая деталь которого уникальна. Вдохновленные красотой, мы отправились к главному дому Голицыных. Я поймала себя на мысли, что дворянская усадьба, несмотря на огромные размеры, впервые кажется мне лишь приложением к храму, а не наоборот.

В настоящее время в Голицынском дворце находится ЗАГС, о чем мы догадались еще раньше, гуляя в живописных окрестностях церкви и спускаясь к слиянию Пахры и Десны. Металлическая ограда мостика, ведущего к кургану, густо увешана разноцветными замочками на счастье.

От следующей цели — поселка Поливаново — нас отделяли, помимо 4 км по асфальту, еще



КРАТКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Протяженность: 28,9 км

Степень сложности: 2

Покрытие: 32% — грунт,
68% — асфальт

Панорама: 4

Лучшее время: май — октябрь



🚩 Усадьба Дубровицы

2,5 км по лесу. Подробной карты не нашли. Точнее, не искали, а понадеявшись на русский авось, поехали по компасу — примерно на запад. В конце концов, в жизни человека должно быть место не только подвигу, но и приключению. Авось не подвел, и мы выкатили точно к автобусному кругу в Поливаново. Дорога снова стала простой и понятной — по центральной улице поселка до одноименного поместья. Хотя после Поливановых имением владели Салтыковы, Разумовские, Апраксины, Давыдовы и другие,

оно сохранило имя первого хозяина. На повороте указателей нет, но отличным ориентиром служит Благовещенская церковь слева от дороги.

Усадьбу превратили в прошлом веке в филиал Московской психоневрологической больницы им. Н. А. Алексеева со всеми вытекающими последствиями: металлическая ограда, на въезде — КПП, за забором — стадиончик с крытыми деревянными трибунами, волейбольная площадка и прочие постройки, не имеющие отношения к



историческому прошлому имения. Дом с колоннами и круглыми башнями по углам возвышается над воделом. По предварительной договоренности возможна экскурсия. Особенности эмоции вызвал последний, четвертый пункт нашей культурной программы — усадьба Щапово (до 1920-х — Александрово). Мы и не узнали бы, что гуляем по ее территории, если бы не соответствующие таблички на зданиях. Обычный городской парк, ухожен-

ный, с мостиками и дорожками, выложенными плиткой, в нем — пара полуразвалившихся небольших строений. Одно из них, согласно надписи, — «жилой дом владельца усадьбы». О былой красоте напоминают лишь деревянные резные карнизы и башенка, увенчанная шатром. Намного лучше сохранилась построенная в 1903 году на средства И. В. Щапова сельскохозяйственная школа, в которой расположен музей истории усадьбы.

Изначально имение принадлежало боярину Василию Петровичу Морозову, игравшему активную роль в политической жизни России Смутного времени. Затем оно сменило немало владельцев, каждый из которых что-либо переделывал и достраивал. В конце XIX века землю в селе Александрово купил московский предприниматель, совладелец фабрики «Братья Петр и Илья Щаповы» Илья Васильевич Щапов. При нем усадьба преобра-

зилась и ожила, здесь появились школы для крестьянских детей. Большая часть того, что мы видели на территории имения, сохранилась благодаря деятельности мецената Щапова.

В Щапово-Александрово запланированные к осмотру достопримечательности закончились, оставшуюся треть пути мы получали удовольствие от скорости, ветра и дороги. Последние 3 км перед станцией Весенняя крутили

🚩 Усадьба Поливаново





▲ Усадьба Шапово

педали в тени деревьев. Заблудиться уже не опасались — тропа вела по прямой через весь лес. Реши мы покататься еще час-другой, свернули бы с нее вправо и вскоре оказались бы перед крутым спуском к речке. Мостиков через Петрицу несколько, все они самодельно-пешеходные. А за рекой — более пологий склон с прорубленными в лесу широкими лыжными трассами. Летом там тренируются легкоатлеты и велосипедисты из соседнего Климовска. **PV**



Расстояние от старта	Направление движения	Описание
Станция Подольск		Выход из электрички из Москвы, направо по ходу движения электрички, далее по Курской улице налево
0,83 км		Направо по Комсомольской улице
1,77 км		Налево по улице Кирова
3,18 км		Направо по улице Маштакова, далее в том же направлении по Парковой улице до усадьбы
4,27 км		Музей-усадьба «Ивановское», далее налево по Солнечной улице
4,65 км		Направо по тропе вдоль реки Пахры до Беляевской улицы
5,85 км		Направо по Беляевской улице до усадьбы в Дубровицах
6,67 км		Усадьба в Дубровицах
6,95 км		Слева от усадьбы по аллее до основной асфальтовой дороги — по ней направо, потом прямо по главной дороге мимо поселка справа, затем через лес
10,36 км		На перекрестке прямо до леса и поворота дороги, далее по тропе левее дачного поселка в лесу
10,73 км		Через лес до автобусного круга в Поливаново, общее направление — на запад
13,39 км		На автобусном круге налево по асфальтовой дороге
14,24 км		На перекрестке налево мимо церкви до усадьбы Поливаново
14,74 км		Назад до главной дороги — по ней налево
17,61 км		На перекрестке налево, по главной дороге через поселок Шапово
18,84 км		Справа от дороги музей-усадьба «Шапово», далее прямо до Варшавского шоссе
21,81 км		На т-образном перекрестке налево по Варшавскому шоссе
22,15 км		В деревне Ознобишино направо в сторону деревень Костишово и Бородино
22,40 км		За мостом через реку Моча на перекрестке налево по полю
22,86 км		На перекрестке в поле по крайней правой дороге
23,91 км		На у-образном перекрестке налево, примерно через 150 м въезд в Бородино, далее прямо до конца деревни
24,68 км		На т-образном перекрестке направо
24,93 км		Налево и немного назад по грунтовой дороге
25,05 км		За мостом через реку Петрицу на у-образном перекрестке направо, вдоль реки
25,43 км		На перекрестке по второй левой дороге
25,64 км		Направо, затем через 60 м налево через поле, после въезда в лес прямо на восток по грунтовой дороге до большой поляны перед поселком Леспроект
28,38 км		По правой дороге в поселок Леспроект
28,68 км		Насквозь через поселок, не сворачивая на правые дороги
28,88 км		200 м по грунтовой дороге до станции Весенняя
67,5 км		Станция Чехов

