

Классификация — Lurkmore

← [обратно к статье «Велосипедист»](#)

На самом деле типов велосипедистов (если не считать детей-подростков) глобально всего три:

— **Дорожник:** рассматривает вел исключительно как средство передвижения по городу или своему населенному пункту из точки А в точку Б. В основном не заморачивается над скоростями, за бугром может представлять собой как слоупока-корзинкера, так и безбашенного велокурьера на фиксе, у нас же это или совковельщики, или райдеры на складнях различной степени древности, или же хипстота (хотя здесь возможны варианты, некоторые просто считают это частью борьбы с системой). Особо продвинутые особи покупают забугорные модели с несколькими скоростями, но не больше 9. Велоебством и апгрейдизмом не страдает: если какая-то деталь накрылась безвозвратно, она выкидывается, а на её место по возможности ставится точно такая же. Не испытывает никаких особых чувств к своему железному коню, так как для дорожника это такая же утилитарная вещь, как смартфон или микроволновка.

— **Спортсмен:** использует вел как (зачастую основной) спортивный инвентарь, относится к нему соответственно. Вследствие многообразия дисциплин велоспорта тип девайса, материальная сторона вопроса и степень велоебства могут сильно отличаться: это может быть как абсолютный похуист на бЭмЭхЭ, доламывающий свой четвертый агрегат (если он не относится к следующему типу), так и парящийся по поводу каждого грамма и каждого миллиметра гонщик на топовом шоссейнике. Адекватность на дороге, как следствие, тоже может сильно различаться, хотя в основном данный тип бережет свои пелелацы для использования по основному назначению — тренировок и соревнований, а за их пределами вполне себе может ходить пешком. Следует отметить, что трупь-спортсмены никогда не смотрят на остальных велосипедистов и на не-велосипедистов как на говно, в отличие от...

— **Понторез:** самый распространённый у нас и ненавидимый везде тип катальщика. Вы не увидите его на обычном бесхитростном байке без скоростей, дополнительного колёсика для цепи и с рулём выше уровня сиденья (всё то, что так любят олдфаги). Вместо этого они покупают себе «крутой байк» (степень «крутости» зависит от материальных возможностей владельца, и неважно, что это — Specialized, Cannondale, Norco, «чоппер» или [ашанбайк](#) из соседнего супермаркета), как можно догадаться, исключительно ради того, чтоб пустить окружающим пыль в глаза в духе «смотрите, какой у меня велик». По совместительству такие товарищи в иных сферах жизни любят понтоваться, например, крутыми часами и ручками (или же, в случае ашанбайкеров, их подделками). У отдельных представителей ВНЕЗАПНО есть ещё и машина, но они всё равно ездят по городу на велосипеде, ибо круто. Именно понторезы являются главным источником проблем на дороге, связанных с велосипедами вообще. Именно они придумали такое уродливое явление, как «велопокатушки» и городские вело-акции (ради которых, на секундочку, перекрывают центральные улицы для всего остального транспорта), истинной мотивацией которых является стадный инстинкт и желание хоть как-то почувствовать себя частью «большой велоспортивной тусовки», ведь за пределами этих «покатушек» максимальное расстояние, которое они преодолевают на своих «супер-пупер-машинах» - это расстояние от дома до офиса и обратно по гладкому асфальту. Смотрят на два предыдущих типа, как на говно (искренне считая, что для передвижения по городу нужна минимум 21 скорость), а иногда и на своих братьев по маразму, если те понищеброднее. Аналогично смотрят на автомобилистов и пешеходов за то, что они ещё не осознали всех преимуществ езды на двух колёсах, и те отвечают им взаимностью. Уровень потреблядского велоебства (или велоебского потреблядства?) всегда зашкаливает, ибо больше выделиться нечем. Завсегда и форумов а-ля вяломания.сру.

Отдельно стоит остановиться на том, почему понторезы и вообще молодые велосипедисты как один выбирают себе маунтинбайки, где надо постоянно возиться с переключением передач и ехать согнувшись под углом в 45 градусов и глядя на дорогу исподлобья, ибо руль расположен на уровне сиденья. Дело в том, что большинство знает кроме «горных» только два типа велосипедов — советский дорожник (который по определению уныл, всегда требует ремонта и по определению не может быстро ездить) и «спортивный» (который конечно же сразу же сожмёт тоненькие обода на первом же переезде через трамвайные рельсы). Советы купить более подходящий для его задач гибридный велосипед яростно отвергает, приписывая ему недостатки советского дорожника и спортивного велосипеда, в зависимости от аргумента, на который отвечает. Вообще не его вина в том, что для человека, далёкого от велотематики, современный велосипед для новичка — это по определению «горняк», это скорее наследие 90-х, когда только-только появившиеся на рынке «горные» казались космическими аппаратами, способными преодолеть любые преграды. Как в прочем ситуация и с автомобилями-джипами, которые в 90-е (да и до сих пор) считались у нас символом



Эх, завела меня нелегкая



Дроческоперы. Ну ты понел

брутальности, [состоятельности и крутизны](#), в то время как в Европе смотрят на джипы в городе с [недоумением](#), отдавая предпочтение малолитражкам и безопасности. При этом в итоге оказывается, что гламурный «горняк» требует возни не меньше советского дорожника (ободные тормоза, переключатели), а по асфальту ездит, ВНЕЗАПНО, хуже (да-да: [\[1\]](#)).

Стили катания

Кросс-кантри (XC) — гонки по [пересеченной местности](#). Не путать с унылыми покатушками по лесам/паркам в выходные — такое сравнение кантристам не по душе. Кантрийщиков метко называют [какашниками](#) — по одной из версий — от сокращения «КК» («Кросс-Кантри»), по второй — из-за ношения пидорских велоштанишек с памперсом на жопе, выглядящих так, будто велосипедист мощно обоссался, по третьей — из-за высоко поднятого седла («Каком кверху») с целью эффективного педалирования на затяжных подъемах — а, что наиболее вероятно — из-за стечения всех трёх обстоятельств. Обычно кантрийщики открыто ненавидят даунхильщиков и прочих экстремалов за повышенную вонючесть одежды и неспособность проехать своим ходом «какие-то 50 км». В то же время втихаря от всех подрачивают на фильмы вроде «New World Disorder» и «Kranked». Используются внешне «обычные» горные велосипеды, хардтейлы с амортизационной вилкой.

Велокросс (циклокросс) (CX) — разновидность кросс-кантри, но появилась раньше горного велосипеда. Как ни странно, это осенне-зимний вид спорта. Главное отличие трасс состоит в том, что в XC основные препятствия представляют собой деревья и камни, а в циклокроссе — искусственные преграды и [много](#) грязи. Для трукс-велокросса нужно иметь недюжинную ловкость, [чтобы запрыгивать/спрыгивать на ходу с велосипеда, дабы сигануть через барьер](#), который не осилил банни-хопом или же взбежать по склону: в силу особенностей CX-велосипеда, апхилл зачастую очень затруднителен. В таких спешиваниях и перебежках [проходится половина трассы](#).

Байк крайне похож на шоссейный, но имеет колеса с зубастыми покрышками до 32-35 мм, кантилеверные (или mini V-brake) тормоза и (иногда) две пары тормозных ручек (спереди и сверху руля). Новыми правилами UCI допускается использование дисковых тормозов. Крайне принципиально отличается от настоящего шоссера геометрией рамы. В принципе, пересадив на циклокроссовый велосипед кошерные слики (читай — шоссейную резину), ты, анон, получишь вполне пригодный для катания агрегат и даже можешь надрать зад шоссейникам, так как по ходовым качествам на хорошей дороге CX лишь немного уступает шоссейнику. Так-то. Но задрачиваться не следует, конечно же.

Даунхилл (DH) — тут байкер разгоняется с большой горы и едет, пока трасса не окончится или дикая инерция не погасится об дерево или камень. Трасса состоит из резких спусков, трамплинов, корней, камней и прочей неведомой хуйни. Предпочитают кататься в горы. Рекордное количество фаллов из мест для катания вызывает «Вистлер Маунтинбайк Парк» в Канаде, хотя тот же Les 2 Alpes во Франции в 3 (sic!) раза больше. В Дефолт Сити обычно обитают в Орехово, Филёвском парке, Ерино (Подольск).

Используют обычно велосипеды-двухподвесы, [не те двухподвесы](#) что продают в супермаркетах по 5-10 тысяч за штуку, которые ты привык видеть у школоты во дворе, а стоимостью от 70000 рублей и выше. Истинно даунхильные велосипеды собираются максимально тяжёлыми и прочными, зачастую используются композитные материалы — поэтому они очень дорогие. Из-за узкоспециализированной конструкции в целом фактически пригодны лишь для одной цели — на вершине горы сесть на байк и усвистеть вниз. А на гору придется катить его ручками, ибо неестественные углы на трассах и длинноходная и весьма мягкая подвеска: ташемта благодаря именно ей, специфичной эргономике и запредельному весу некоторая часть таких аппаратов приспособлена к перемещению даже просто по горизонтали чуть менее, чем никак. Несмотря на то, что для результатов в этой дисциплине и вовсе не нужно крутить педали ([так например в 2015 году один из этапов кубка мира был выигран с цепью порванной на первых же метрах трассы](#)), велосипед всё равно оснащается толстой пачкой звёзд и дорогими переключателями.

Дёрт — прыжок с одного трамплина, выделывание всяких выкрутасов в полете и приземление на другой трамплин, обратный первому (то есть _/|_, в народе — «сиськи»). За небольшим исключением, самые неадекватные представители семейства велосипедистов — это именно [дёртеры](#). [Британским ученым](#) еще предстоит узнать, в чем причина этого, но вполне вероятно, что истина где-то рядом: например, дёрт очень травмоопасен и не все дёртеры надевают шлем. [Страдают](#) Наслаждаются лютой ненавистью к кантрийщикам за то, что те «ссут даже запрыгнуть на тротуар». При виде настоящей кантрийной трассы (привет, Питермарицбург!) обычно бледнеют и задают только один вопрос — «блядь, но КАК?!»

Триал — прыжки и езда по всевозможным поверхностям, для езды и прыжков не предназначенным.



Спортсмен в естественной среде обитания

[Queen - Bicycle Race Саундтрек](#) ездока

[Alejandro Paz - zona de piedras Casta](#)
Донор

[Inspired Bicycles - Danny MacAskill April 2009](#)
Редкий гибрид — стрит-триал

Например, по лавочкам, парапетам, заборам, лестницам, урнам, клумбам, телефонным будкам и [прочему рельефу](#). Некоторые задроты предпочитают прыгать по глыбам камней возле водоёмов. Эти как раз носят шлемы. Фейлы триалистов доставляют более остальных. Да, это взаимосвязано.

Фрирайд — как и даунхил, это спуск с горы, но чаще в естественном природном ландшафте со свободной траекторией (изначально слово использовалось в сноуборде), без соревнований на время, иногда с выполнением трюков из дёрта на естественных либо искусственных трамплинах, велосипеды могут быть не такими тяжёлыми и раскачивающимися и ограничено мочь карабкаться в горы. «Фрирайд» не переводится как «свободная езда где угодно», для этого нет конкетного специального термина, так как это не дисциплина экстремального или классического спорта.

All-mountain/Enduro — некоторые считают, что это гонки на выносливость, то есть XC-марафоны. На практике же стиль представляет собой нечто среднее между кросс-кантри и фрирайдом/даунхиллом. Годный олл-маунтин байк с годным же райдером в седле способен валить аки кантрийщик, но не боится трехметровых дропов, съезжалок под 70 градусов со всякой НЭХ, способной отправить незадачливого наездника в долгий полет, за счет более длинноходной подвески (130—160 мм). Ареал обитания в Дефолт Сити смежен с ареалом даунхилльщиков. Но наибольшая их концентрация — в лесу возле Боровского кургана (Чулково) в Замкадье. **Trail** — последний писк байкерской моды, первый полностью синтетический стиль катания — проповедники собирают безудержно дорогие коляски якобы «для всего», но на деле катают по паркам с такими же увлеченцами средним возрастом за 30 лет, изредка выбирают в горы. После поездок пишут отчеты в стиле «надо подтягивать скилл» и долго, вкрадчиво чешут пузо. Любят обвешивать свой велосипед самым модным, дорогим и редким железом, в надежде что это прибавит уверенности в пути. Увы. Любят пиво и байки со встроенными открывашками для бутылок, обожают подбирать детали по цвету и постоянно меняют компоненты байка, так как предыдущие надоели. Отличная кормушка для всех причастных к велоиндустрии, общество потребления, хуле.

Байкджоринг — по трассам близко к эндуро, однако по скоростям может поспорить с даунхиллом. В качестве силовой установки к велосипеду спереди цепляется некоторое количество бобсов, которые, при должной подготовке и при некоторой доле везения могут пройти трассу от старта до финиша, не выкинув гонщика в ближайшие заросли крапивы, и не позавтракав силовыми установками других участников. (Завтрак чужими силовыми установками сильно повышает зрелищность мероприятия, но почему-то не поощряется организаторами, вплоть до дисквалификации гонщика.) Использование обычных велосипедов - самый нищевородский класс на данных гонках. С ростом количества используемых собак, правила предписывают увеличивать количество колёс. «Велосипеды» с тремя или четырьмя колёсами принято называть «картами», но по сути, в их устройстве необычной является только рама, а весь остальной обвес снят с обычного велосипеда. На трассе, да при хороших условиях, такой 80-килограммовый боевой джаггернаут может разогнаться километров до сорока, представляя серьёзную угрозу для тех несчастных, которые слыхом не слыхивали о происходящей сегодня в этом лесу гонке и не успели заранее скрыться в лопухах. Интересно, что начиная с какого-то количества бобсов, от гонщика требуется не столько умение крутить, сколько умение не дать своим собакам перегрызться между собой, а вместо этого заставить их бежать, желательно в одном направлении. (Если очень повезёт - в нужном.) Поэтому педалями транспортное средство не оборудуется вовсе, что даёт тру-велосипедистам повод не считать этот вид соревнований за спорт вообще. Для обычного городского жителя владение картом дело не очень тривиальное, потому что домой на этаж эту махину не допрёшь, хранить её можно только в гараже, причем не вместе с машиной, а *вместо* машины.



Велотуризм (VT) — то же самое, что и [туризм](#), но отличающийся большим разнообразием условий местности и повышенной дальностью. Обычно осуществляется группами. Стандартный велопоход занимает 5-7-12 дней и обычно включает в себя ночевки в палатках в лесу, готовку еды на костре, дожди и прочие радости туриста. Разнообразие используемых стилей приводит и к разнообразию в одежде. Велотуристы в одной группе могут быть как в спортивной дорогой велоодежде со шлемом, так и в одежде по осенней моде партизан Белоруссии 1942 года. Тем самым группа может вызывать самые разнообразные реакции населяющего проезжаемые места быдла (от радостных приветствий до «езды тут всякие пидоры!»).

Стиль катания и качество (наличие) дорог полностью зависит от предпочтений руководителя группы. Одни любят гнать километрами по шоссе, другие предпочитают средней убитости грунтовок и тропинки (зато напрямик), некоторые забираются в леса и болота без дорог вообще.

Особым шиком у таких велотуристов является преодоление с байком труднопроходимых мест (болот, скал, глубоких сугробов и т. п.) При этом байк, как правило, переносится на себе (велопоносинг) и к велоспорту, таким образом, сие действие никакого отношения не имеет (это просто переноска тяжестей через препятствия), однако спортивные разряды и звания туристы вешают себе с большим удовольствием. Основанием для присвоения звания и навешивания медалки является участие в конкурсе на лучшее сочинение — «как я провел лето/каникулы» (конкурс отчетов). С большим удовольствием заполняют разного рода «маршрутные листы», изредка начиная холивар на тему «здесь цифрами, а здесь прописью».



Русский велотуризм...
он бессмыслен и беспощаден

Адепты «спортивного велотуризма» называются также гарами, спортсмены, не мудрствуя лукаво, сделали само слово «турист» ругательным для обозначения откровенно тупого и слабого гонщика.

Примером клинического велотуриста в исторических масштабах можно считать [Глеба Леонтьевича Травина](#), который за три года таки проехал 85 тысяч километров и на форумах не отчитывался.

Впрочем, достаточная часть велотуристов не занимается подобным экстримом, а двигается в основном по асфальту и грунтовкам, закупая еду в местных магазинах, и развлекаясь осмотром музеев и прочих достопримечательностей. ИЧСХ, опытные группы при этом умудряются намотать весьма приличный километраж.

ВМХ — выёбывание на маленьких велосипедиках в узкачах. Стиль одежды у таких райдеров весьма необычен: узкие джинсы, как колготки в детсаде, прочные кеды (чтобы тормозить), верхняя одежда на 2 размера больше — это может быть футболка или толстовка, в общем, не важно, лишь по размерам больше и самый главный аксессуар — это зимние вязанные шапки, будь то на улице +30 — то похуй, все равно в шапках катают, дабы это действует как шлем, понижает силу удара. Байк без тормозов (по-умолчанию тормоза имеются, но после просмотра видео [трупь-байкеров](#) школота снимает тормоза, мотивируя это тем, что «у потсана в ролике нет тормозов — значит надо снимать!!!1») Опасны для окружающих из-за отсутствия мозга и нередкими покатушками под веществами (обычно это трава). Резкое торможение (без тормозов) осуществимо в принципе методом «совать ногу в заднее колесо над покрышкой между рамой/перьями». Обычно пацаны снимают тормоза, дабы придать легкости, ибо зачем тормоза, если можно тормозить ногами? Вполне логично нахуй!

Стрит (Street) — та же хуйня, что и ВМХ, но с большими колесами, всякими трюками и падениями мордой об асфальт. Контингент сродни дёртовому — изрядно опухшее ЧСВ + полная ебанутость [2], [3]. С повышением скилла вышесказанные параметры также растут, причем гораздо более сильными темпами. Очевидная причина тому — частые травмы головы.

Стритец — самый ебанутый стиль катания. Байкер тратит дохую вечнозеленых на пафосные, МАКСИМАЛЬНО ПРОЧНЫЕ и тяжелые детали, и затем просто катает по лескам и улочкам рядом с домом. [Главное, не что ты делаешь, а как это выглядит со стороны](#). ЧСВ зашкаливает. Впрочем встречаются и те, кто использует это все по назначению [4], [5].

Шоссе — особый вид катания, почти автоматически причисляющий байкера-шоссера к определенной [илите](#). Ещё бы — как бы профессиональный велоспорт, еще более пидорская одежда, бритые ноги, велосипеды заоблачных и не очень цен... Но 95% таких велосипедистов имеют лишь изрядно раздутое самомнение, но не реальные спортивные успехи. АЛСО, спортсменами-трековиками люто гнобимы, ибо катают не по илитному велодрому, а по холопским дорогам, в пыли и на солнцепеке. При этом, однако, на дороге это самые адекватные из велосипедистов. Многие из них знают и используют сигналы для обозначения маневров (*спойлер*: про которые существует народное поверье, что они не вызывают у других участников дорожного движения ничего, кроме смеха; так вот, только шоссейники знают, что на самом деле они вызывают обычно, хоть и не всегда, УЖОС и ЛУЧШЕУСТУПЛЮ из-за хрупкости существа, показавшего рукой поворот, и твёрдости административного кодекса), а также хорошо знают правила. Не едут против движения «в целях безопасности», не пытаются «счапроскочить».

Шоссейник безошибочно опознается по гнутому рулю (он же «баран») + очень-очень узким колесам. Разделочный (для гонок с отдельным стартом) шоссер отличается рулем-лежаком, укороченной посадкой и аэро-колёсами, что даёт преимущества на скорости от 30 км/ч. Амортизаторы не применяются вообще (так как при каждом обороте педалей отбирают часть прилагаемых ко всей конструкции усилий на сжатие себя и, как следствие, «съедая» драгоценные наносекунды и последние остатки сил крутящего уже сто первый километр непрерывно велогона), тормоза — ободные клещи. В современных шоссейниках применяется «ДуалКонтрол» — манетки (переключатели скоростей) интегрированы в тормозные ручки. Педали обязательно с фиксацией ноги. В старые времена нога фиксировалась туклипсом (металлическая пружинистая скобка затягиваемая ремешком из кожи), ныне контактными педалями под спецобувь, потому что велосипедист в туклипсах (особенно начинающий) имел все шансы схватить неиллюзорный ебок, если вовремя не сможет вынуть ногу из такой педали. Впрочем, даже современные контактные педали не избавляют особо упоротых от путешествий на асфальт (обочину, под колеса и пр.). Работает принцип: каждый падал в контактах. Особенно доставляют новички, запилившие контактные педали и затянувшие замок на них по самое небалуйся. Типа, так нога не выскочит из педали на повороте или при маневре. В итоге один за другим хватают ебки на асфальт, но потом гордо заявляют, что по rain, по gain. И конечно, вес — 10,5 и меньше кг. Рама шоссейника может невозбранно весить меньше 1 кг.

Вообще, UCI (контора вроде FIA в автоспорте, только по лисапедам) ограничила минимальный вес шоссейников (тех, на которых можно выступать в гонках) цифирью 6,8 кг; но британские ученые могут делать и меньше, вплоть до 2,9 — 3,5 кг (весь велосипед!). Если вы решили юмора ради попасть в ДТП с таким велосипедистом, то стоит держать в уме то, что данный тип велосипедов является одним из самых дорогих, не смотря на внешнюю простоту. Не самый дорогой велосипед может стоить около 5 тысяч \$, да и отдельно колёса (как правило самая дорогая деталь всей конструкции) велосипеда вполне могут стоить 7800\$ [6]. Оборудование подобных расценок вполне встречается на обычных любительских гонках в default city, так как на любимое хобби денег не жалко. Для людей попроще существуют шоссеры от \$500, а олдфаги и нищерброды крокодилят Старт-шоссе.

Стрит-рейсинг — уличные спринт-велогонки с нарочитым неуважением к ПДД. В России и окрестностях представлены [серией гонок «Сквозь»](#). Проходят в разных городах («Сквозь Санкт-Петербург», «Сквозь Калининград», «Сквозь Москву»), так же гонки проводились в Киеве,

https://www.youtube.com/watch?v=7M1W_1FO9EE
<мясо>

Харькове и Днепропетровске). Гонка идет по главной улице города, от одного конца до другого. В потоке машин. Невзирая на светофоры. Ну а если кому-то не повезло - это его проблемы. Главная задача участников - доставить максимальный баттхерт окружающим автомобилистам. Ну и приехать первым, если это не препятствует основной задаче. На западе такой формат гонок тоже есть, он представлен т.н. «Гонкой Велокурьеров» / «Bike Messenger Races». Правила в целом идентичны: «Dodging Cars & Pedestrians, Running Red lights, Ignoring one-ways, Near misses, and even sometimes Crashes.»

Бреветы (Марафоны, рандонёрское движение) — особый вид катания по шоссе, где официальные дистанции начинаются с 200 км. Официальные бреветы проводятся клубами, зарегистрированными в международной рандонерской организации, по заранее составленному графику. К слову, чтобы принять участие в официальном бревете, в них состоять не обязательно. Особенность таких марафонов — проехать не кто быстрее, а вложиться в норматив времени. Если ты все-таки смог это сделать, не угробив колени и не отсушив жопу, молодец, можешь заказать во Франции памятную медаль. Типовые дистанции: 200, 300, 400 и 600 км, на каждую свой норматив времени.

Проехав все эти дистанции в один сезон, велосипедист получает гордое звание Суперрандонёр, что дает еще одну медаль и увеличение ЧСВ. Также раз в 4 года проводится международный бревет 1200 км Париж-Брест-Париж, попасть на который и проехать его — великая честь и успех для любого задрота-марафонца. Стоит ли говорить, что такие люди смотрят на остальных катальцев как на говно. Объективности ради, при хоть мало-мальски имеющейся физической форме и грамотной подготовке проехать 200 км за 13,5 часов можно даже не на шоссе. Некоторые люди и катают марафоны, потому что заниматься серьезным вело-спортом нет денег, времени, здоровья, возраст не тот(нужное подчеркнуть), а такая развлекуха и физ нагрузка нихуевую дает, и ЧСВ тешит, да и матрас и прочие вещи не всем по душе. Для самих же марафонцев зачастую по-кайфу поездки на дистанции, вызывающие у простых людей когнитивный диссонанс. Например, прокатиться с утрачка в выходной день 100 км — это так, размять кости и жопу.

Про нормы времени

Нормы АСР для бреветов:

13:30 — для 200 км 20:00 — для 300 км 27:00 — для 400 км 40:00 — для 600 км

75:00 — для 1000 км

Фикси (Fixie, от Fixed gear — фиксированная передача) — в общем случае тип передачи, но чаще всего это — катание по асфальту на сверх-модных велосипедах (обычно на основе трековой рамы), у которых всего 1 передача(но есть и планетарные втулки на несколько скоростей с глухой передачей, хотя это не ТРУЪ) и вообще нет **свободного хода**, педали

крутятся всегда, когда крутится колесо, причем как вперед, так и назад — так что при некоторой сноровке можно научиться ездить задом. Тормоз обычно стоит **НИКАКОЙ**, реже передний, еще реже два тормоза, клещевой, аналогичный шоссевному. Чаще всего у таких велосипедов также есть туклипсы, аналогичные шоссевному, — без этого, например, никак скид не сделаешь, ибо скид — блокировка заднего колеса. Скид используют для торможения, но чаще для гарцевания перед другими хипстерами.

В настоящее время такой тип передачи применяется только на треке, а в начале 20го века турдефрансы проходили, под конец 80х на глухарях начали гонять **курьеры-велосипедисты** из Нью-Йорка, а сейчас они становятся всё распространённой и в Европе, особенно в Англии. В этой стране тоже не брезгают **фиксами**.

Доподлинно неизвестно, нахрена курьеры гоняли на глухих передачах, к слову курьеры, в этих ваших омериках, ездят и на синглспидах и шоссевиках. Популяризации глухой педерачи и курьерства способствовали аллейкеты — гонки с контрольными точками, на некоторых особо хардкорных запрещалось использование тормозов и передачи отличной от глухой. Но в США, в отличие от рашки, скорость в центре города **ограничена 30 милями в час (48 км/ч)** которые действительно соблюдаются.

EmbedVideo was given an illegal value for the alignment parameter "right". Valid values are "left", "center", or "right".

На самом деле вес велосипеда ограничен UCI в минимум 6.8 кг и особого смысла нету гнаться за ним, но трещотка без надобности, с глухой передачей проще крутить педали и она надежнее, не зря спринтеры используют контактные педали и ремешки — просто контакты вырывает к хуям. Возникает вопрос — нахрена простой народ ездит на фиксах? А ответ прост — желание быть не таким, как все. ЧСВ от обладания фиксом обратно пропорционально его распространенности, в довесок к счастью неопита такие агрегаты крайне дешевы в создании, если собирать из раздроченного Урала, а не из карбоновой рамы с чемпионата мира на треке. Результат — море пафоса на лице, +100500 к ОБВМ, вялые покатушки по бульвару и фотосессии себя неповторимого на фоне агрегата. АЛСО, негласные правила фиксеров допускают **ТОЛЬКО ОЧЕНЬ БЫСТРУЮ** езду по проезжей части в потоке транспорта, а пафосные хипстеры на байках **КРЕАТЕ**, не способные разогнаться по городу больше 40 км/ч, в тусовке люто травимы. В последний год многие хипстеры, которые не просто пару раз выбирались сделать фотосет, а гоняли по больше чем 10 км в день, покупают себе шоссевные велосипеды — одумались.

EmbedVideo was given an illegal value for the alignment parameter "right". Valid values are "left", "center", or "right".

Алкобайк — развлечение для тех, кто обычно катается другими стилями. В чём заключается — понятно из названия. Доставляет лулзы, повреждения матчасти и личного состава, кроме того, даёт возможность проехать вел и мобилу. Немаловажное достоинство алкобайка в том, что он вполне гармонично сочетается

<https://www.youtube.com/watch?v=sxGPYaAFq2M>

«Я въезжаю в стройку!»

практически со всеми остальными стилями. Шоссейщики и прочие покатуны алкобайкеров традиционно недолголюбивают за неадекватность на дороге и в общении и пытаются изгонять.

Хотя алкобайк начинался как шутка, это явление нашло немало осознанных последователей — на данный момент в сети представлены автономные группы алкобайкеров чуть более чем из 16 городов России.

Первыми, кто попытался письменно зафиксировать устную традицию алкобайка были питерцы, зафиксировавшие полезные советы и важные правила. Однако дважды они проёбывали домен, вследствие чего несколько раз переезжали на новый веб-адрес. Тогда за дело взялась группа московских активистов, благоразумно [разместивших](#) сайт на бесплатной платформе. Москвичи обогатили движ теоретическим и философским обоснованием своего хобби, разработали логотип для флага, а также сочинили и записали гимн алкобайка.

Паб-байк — английская разновидность алкобайка, раритет несусветной давности, весом под 20 кило, со спущенными колесами и дико скрипящими тормозами. Часто с аллергией ко всем велосипедным замкам. Используется исключительно для поездок до паба и обратно. Обычно владелец абсолютно параллелен к факту владения таким велосипедом, но нахождение паб-байка после 5-7 пинт эля несколькими часами позже воспринимается с огромным восторгом. По непонятным английским законам управление паб-байком в хлам пьяным может привлечь внимание представителя местной разновидности ГИБДД и повлечь получение штрафных баллов на ваши водительские права...

Фэт-байк — горный велосипед с толстыми покрышками. Широкие покрышки и низкое давление в шинах (0,2 - 2 атм.) позволяют данному снаряду комфортно себя чувствовать на рыхлых поверхностях, будь то грязь, песок, грунт и даже снег. Соревнования проводятся в основном на заснеженных трассах. Вопреки всякому смыслу и законам физики довольно часто фэт-байк и [счастливого владельца](#) можно встретить в городе на асфальтированной дорожке. Это может быть связано как с [атрофией головного мозга](#) наездника, так и с желанием [компенсировать](#) размером покрышек размер своего МПХ для самцов.