

Új!

BRINGÁS

Bringás heti e.magazin

bringával Madridban

kontaktor Földjén

A szükséges
szerszám

I. évfolyam
3. szám 2010

ingyenes



DIRT
másképpen...

Dunakanyar

Környezetvédelmi

Kerékpáros

Vetélkedő

2010. április 17



Bringázz, hogy utódaidnak is maradjon levegője!



Mi is ez az Oxigén Túra?

- Egy olyan környezettudatos életmódot és szemléletet népszerűsítő rendezvénysorozat, amely 2009-ben és 2010-ben országos szinten, több városban, településen kerül megrendezésre az Európai Unió irányelvei alapján.

Mi a vetélkedő célja?

- Hogy a vetélkedőben résztvevők, kerékpáros pontgyűjtésükkel településük kedvenc iskoláját juttathatják értékes bringás ajándékokhoz.

Milyen ajándékokat és mi alapján sorsolunk?

- 100 - 200 pont között: 50 db láthatósági mellényt és villogólámpát

- 200 - 300 pont között: 50 db kerékpáros esőkabátot és kulacsot

- 300 pont fölött: 50 db bukósisakot és szerszámkészletet

A 3 leg több pontot gyűjtő résztvevő különdíjat kap!

Az Oxigén Túra rendezvény programja:

Április 17. szombat

8.30 - 15 óráig: Regisztrációs pontok megnyitása,
a pontgyűjtés kezdete

11 - 17 óráig:

- Kerékpáros ügyességi vetélkedők gyerekeknek
- Bringás gyorsulási verseny
- Helytörténeti és környezetvédelmi kvíz
- ÓKO foglalkozások gyermekeknek

16 óra: Vetélkedő zárása, pontgyűjtő kártyák leadása a pontokon

16.30: A vetélkedő ünnepélyes eredményhirdetése, ajándéksorsolás

Regisztrációs pontok



A települések pontértékét a ● jelben láthatod!

RÉSZLETES INFORMÁCIÓ: WWW.SPORTAKTIV.HU

Bringás – heti e.magazin 3. szám

Tartalom:

Contador földjén – bringával Madridban	6
A szükséges szerszám – otthon és útközben	12
Airtime: DIRT másképpen – interjú Baki Ádámmal	16

Impresszum / Bringás – heti e.magazin:

Alapítók: Borek Annamária / Futaki Szabolcs / Takács Tamás / Várnagy László

Főszerkesztő: Takács Tamás

Online főszerkesztő: Várnagy László

Művészeti vezető: Futaki Szabolcs

Elérhetőség: magazin@bringas.hu

Kiadja a bringas.hu

Nyomdai kivitelezés: Possum Kft. Felelős vezető: Várnagy László

Telefon: +36-209-345-318 info@possumkft.hu

Egymás

Egymás mellett - felpörgetve

A Bringás - heti e.magazin 3. számának vezértémája egy tőlünk távol eső európai főváros, Madrid kerékpáros kultúrája. Bár korán sincs olyan infrastruktúra például a belvárosban, mint mondjuk a Benelux államokban, vagy akár Bécsben, az egyedülállóan profi módon megalkotott kerékpáros körgyűrűnek köszönhetően mégis flottul működik minden. Persze ebben a közlekedő felek egymáshoz való viszonya sem elhanyagolandó tényező. És szó sincs udvariasságról, elvégre délen vagyunk és nagy a pörgés, de legalább emberként tekint a másikra mindenki, fel sem merül, hogy négy keréken, két lábon, vagy két keréken közlekedik...

Aktuális lapszámunkban egy interjún keresztül bemutatjuk még a kulisszák mögül Baki Ádám – online portálunkon debütáló – dirt-klipjét, az Airtime-t, valamint néhány ötletet szeretnénk adni a bringás szerszámosláda összeállításához.

Takács Tamás

mellett - felpörgetve



Írta: TT, Fotók: TT, Végvári Tamás

Contador földjén

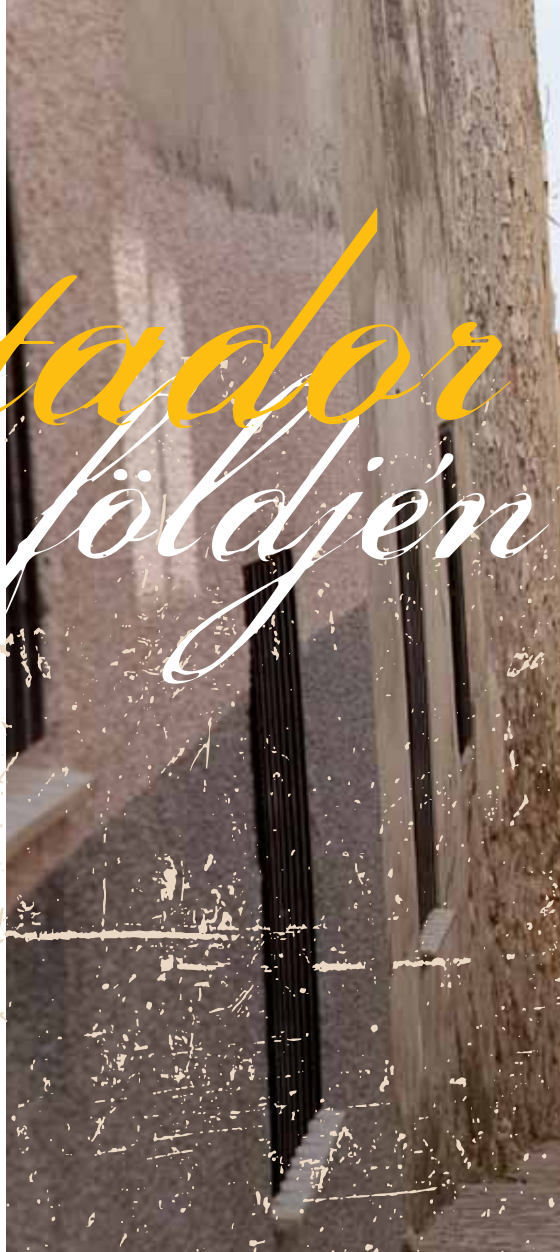
bringával Madridban

A spanyol kerékpársport jelenleg a legjobbak közé tartozik a világon, és Spanyolország egyéb területein, különösen Mallorca szigetén is csak pozitív tapasztalataim voltak kerékpáron, így kíváncsian vártam, milyen lehet bringás szempontból a főváros, Madrid környéke. Hát semmiképpen sem volt unalmas, sőt, napról napra egyre szélesebb vigyor ült az arcomra a bő egy hét során...

Madridi utazásom apropóját eredetileg egy baráti látogatás adta, és kíváncsi voltam minden tekintetben a spanyol fővárosra, ami - annak ellenére, hogy többször jártam már az ország más vidékein – valahogy eddig kimaradt a szórásból. Normális esetben a március remek alkalom a madridi „nyaralásra”, ilyenkor ugyanis az Ibériai-félsziget közepén már 20 fok körüli hőmérséklet uralkodik, ami igazán jól tud esni a kemény télből kiszakadt hazánkfiának.

Az egyébként maradandó élményt nyújtó „kulturális részletekkel” nem untatnám egy bringás beszámoló olvasóit, térjünk inkább a lényegre: a kemény február és a havasnak ígérkező március egyértelművé tette, hogy a kerékpárt is magammal kell vinnem, gyűljenek kicsit a kilométerek a sok nélkülözés után!

Kicsit megrémültem egy héttel az utazás előtt, ugyanis teljesen extrém idő uralkodott Spanyolországban, havazás Barcelonában, és hasonló „csodák” történtek, de szerencsé-





„Normális esetben a március remek alkalom a madridi „nyaralásra”, ilyenkor ugyanis az Ibériai-félsziget közepén már 20 fok körüli hőmérséklet uralkodik.”

re a reptéren már hétágra süttött a nap, kedves vendéglátóim hiába bizonygatták milyen szokatlanul hideg van, a tizenegykét fok nekem bőven kielégítette igényeimet, másnap délelőtt már nyeregben voltam.

↖ Átlátni a madridi mátrixot

Sajnos még nem nőtem fel eléggé a kor technikai vívmányainak készségszintű kezeléséhez, így a GPS helyett idegen helyen járva még mindig inkább a kerékpáros ösztön-

ben és a jószerecsében bízom, no, ezúttal hibát követtem el, okosabb lett volna minimális tervszerűséget vinni a történetbe. Mondjuk pozitívan is nézhetjük a kezdeti idétlenkedést, mert innentől kezdve folyamatosan felfelé ívelő élményben volt részem és a tévedésekből tanulva rémegyszerű volt megérteni a madridi kerékpáros közlekedés lényegét.

Tehát, első út, „guglímep”, próbáljuk megjegyezni a nagyjából másodrendű utakat (nem autópályákat), Észak-Madridban vagyunk,

nincsenek messze a most még hófödte 2000 méteres hegycsúcsok. Gondoltam én. Persze a második komolyabb kereszteződés után már az autópályán voltam, mert ott az autópályán közlekednek az autók, a kerékpárosok pedig normális kerékpárúton, csak ezt még nem tudtam. Miután a harmadik kiskört teljesíttem jórészt autópályán szűk területen belül, nem autópályán mindig valami iparterületen végeztem, és már hangosan kiabálva káromkodtam (úgysem érti senki), inkább nekiallítottam keresni egy bringást, bringaúton, útbaigazítást kérni.



Asszonta a jóember, tök jó helyen járok, menjek tovább ezen a bringaúton – mutatott hosszan az autópálya irányában a hegyek felé – el sem téveszthetem, oda vezet. Nyugalmat erőltettem magamra, hogy idegességemben ne legyek bántó, és tájékoztattam, hogy OK, értem, de én nem autópályán akarok menni a hegyek-felé, mert nem szeretek autópályán biciklizni. Erre biztosított, hogy a bringaút megy el a hegyekig, legyek nyugodt. Mondom jó, kösz, csao, elindultam, végül is mit veszíthetek?

Utólag nézve vicces, hogy véletlenül sikerült pont a teljes madridi kerékpárút hálózat

talán egyetlen egysávos néhány száz méteres szakaszán belebotlanom a fasziba, azonban alig haladtam kicsit tovább, a bringaút háromszorosára szélesedett ki, és szemből jött néhány sportolónak öltözött bringás, aminek következtében mérséklődött kicsit a szkepticizmusom. A folytatásban pedig leesett az állam, és a sűrű „ezt nem hiszem el, bökdmeig” felkiáltások egészen más előjelet kaptak, mint fél órával korábban...

Szóval hiperszéles, vidéki autóútnak simán beillő, vörös, remek burkolattal ellátott két-sávos bringaút, követve az autópálya vonalát. Hiába a csomópontok, lehajtok, felhajtok, egyszer sem kell leszállni, alagút, vagy felüljárók, megoldják! Végre megnyugodtam hogy mégiscsak Nyugaton vagyok, ismervé a mallorcai és barcelonai körülményeket, furcsa is lett volna ha akadályokba ütközik a kerékpározás. Innentől kezdve büszkén köszöntem a szembejövő társaknak, helyben vagyok.

Hazaérve, és újra áttanulmányozva a térképeket aztán rájöttem, hogy Rékára kellett volna hallgatnom, aki rögtön a kerékpárutat, konkrétan a madridi kerékpáros körgyűrűt javasolta, ahová a háztól két sarokra be lehet csatlakozni. Meg kell látni, hogy Madridban minden sportcélú bringázás ebből a körgyűrűből indul ki, legyen az edzés vagy fél óra kikapcsolódás a parkban. Maga a körgyűrű több mint 60 kilométer hosszan öleli körbe a fővárost, jórészt együtt kanyarog egy gyalogos-futópályával és egyéb sportlétesítmények is ennek mentén kaptak helyet. Egy szombati napon kíváncsiságból körbementem megnézni, mennyire aktívan sportolnak a helyiek, és élmény volt, amit láttam. A körgyűrű mentén 50-100 műfüves és egyéb edzőpálya, kosárpályák, játszóterek, mindez zsúfolásig tömve, a nagyobb parkok tele családokkal, gyerekekkel, szóval sportol a nép, beleértve a 60-70 éveseket is.



„Nem festenek fel a városban összevissza használhatatlan kerékpárutakat, hanem megcsinálták hibátlanul a körgyűrűt, tökéletesen tekerhetővé, hidakkal az autópályák fölött, gyér forgalmú városrészeken elvezetve.”



Kerékpáros szempontból teljesen világos a koncepció. Nem festenek fel a városban összevissza használhatatlan kerékpárutakat, hanem megcsinálták hibátlanul a körgyűrűt, tökéletesen tekerhetővé, hidakkal az autópályák fölött, gyér forgalmú városrészeken elvezetve. A körgyűrű felé a belváros irányából csak néhány kerékpárút vezet, ahol az autópálya-hálózat miatt nehéz lenne közlekedni bringával. A belvárosban pedig használja mindenki a normál úthálózatot. Tehát: a külterületeken, ahol autóval fontos a gyors közlekedés, teljesen elszigetelték a kerékpárosokat a gépjárműforgalomtól, a belvárosban pedig megfér egymás mellett békésen mindenki. Bocsánat, a békésen csak az egymás teljes értékű partnerként való elfogadására értendő,



„Tipikusan az a hely, ahol órákat el lehet üldögélni kávé, sütemény mellett, és örülni annak, hogy az élet szép.”

a mediterrán temperamentum, szeleburdiság működik, de nem a kerékpáros-autógyalogos viszonylatban, hanem úgy általában. Egyszerűbben fogalmazva, aki anyázik, nem azért szid, mert kerékpáros vagy, hanem csak azért, mert éppen át akar menni rajtad.

Aki sportolni akar, több irányban is talál leágazást a körgyűrűből, természetesen olyan vidékek felé, ahol érdemes bringázni, ez északot, vagyis a hegységet, és délt, a dimbes dombos, nyugodtabb vidéket jelenti. Északon kemény emelkedők, többek között Navacerrada 2000 méter fölötti csúcsa vár ránk. Dél felé valahogy kevésbé forgalmasak az utak, hosszú bringázásokat, kilométergyűjtést errefelé érdemes tervezni.

Ahová érdemes elmenni

Kezdjük egy inkább turisztikai, mint kerékpáros szempontból érdekes kalanddal, s tegyük hozzá rögtön, hogy azért elég kalandosra sikerült a kerékpározás része a dolognak. Szóval Toledo... 80 kilométerre Madridtól délnyugati irányban, a Kasztília és León egykori királyi központjaként működő város hihetetlenül autentikus állapotban maradt ránk, mint ha időutazást tennénk, olyan érzés a szűk utcákon sétálgatni. A képet a sok turista és a még több csecsebecsebolt rontja csak kicsit, de mindenképpen kihagyhatatlan! Viszont kivételesen Toledóval kapcsolatban az országúti kerékpározásról lebeszelnék mindenkit.

Arra gondoltam, hogy betesszük a kocsiba a bringát, és majd délután hazamegyek országúton, megint nem lihegtem túl a tervezgetést.

Azt még hagyjuk is, hogy a Toledo-Madrid közötti útvonal zéró szépséget nem rejt magában, de hamar elveszítettem a tájékozódást is, és egy körforgalomnál leszóltított rendőr meg is erősített, hogy eléggé bonyolult az út. Akkor döbbsentem meg, amikor az autópályára irányított. Merthogy elméletileg nem tilos bizonyos autópályákon kerékpározni, csak veszélyes. Laza. Mondom jó, rajtam ne múljék. Persze a csomópontból pont sikerült kiválasztanom a két Madrid-felé vezető párhuzamos autópálya közül azt, amelyiken tilos kerékpározni és fizetős, de akkor ezt még nem tudtam. Csak örültem, hogy körülbelül percenként haladt el az autó, egészen furcsa élmény volt szinte tökegyedül száguldani a széles aszfaltcsíkon. Nem sokkal később lemeszelt az autópályarendőrség. Persze nem voltak rosszindulatúak, mint külföldinek, elmagyarázták a helyze-

tet és átirányítottak a párhuzamos autópályára, lelkemre kötve, hogy azért vigyázzak, mert nagy a forgalom, rengeteg a kamion, és veszélyes. Hát az is volt. Stresszes 20 kilométer. 500 méterenként lehajtó, felhajtó. Lehajtósáv végéhez közeledve kivárni a rést, lósz vissza egy sávval beljebb, közben jönnek százal a kamionok. Jön a felhajtó, még lehetőleg az elején megtalálni a rést, mert már jönnek fel 80-nal, huhh, épphogy megvan. Szorozva ez a mutatóvány harminccal. Ennyit erről.

Toledo környékén –La Mancha tartományban – egyébként kiépített hegyikerékpáros úthálózatot találhatunk, melyen végigkövethetjük a világ leghíresebb lovagja, Don Quijote útját. Az interneten is rákereshetünk és az útvonalon rengeteg kihelyezett térkép igazít útba. Abszolút a mountain bike, kocsiba be, lazulás, kávézó stb. történet.



Kiruccanásom legkellemesebb meglepése egy kevésbé impozáns, de talán még Toledónál is autentikusabb (legalábbis a vásározók hiánya miatt) kisváros, Chinchón volt, amely abszolút déli stílusban épült, egy olyan főtérrel, amely bármelyik westernfilmben lehetett volna egy mexikói falu kulisszája. hatalmas poros, zárt, körbeépített központ, egy számacsordával, a csacsikon pedig a gyerekek rőt-ták a köroket egész nap. Tipikusan az a hely, ahol órákat el lehet üldögélni kávé, sütemény mellett, és örülni annak, hogy az élet szép. Chinchón egyébként Madridtól délre, 40 kilométerre terül el, a környék kiváló bringázásra, jó minőségű, gyér forgalmú, dimbes-dombos utakkal. A dimbidombi buckák az egész vidékre, Madridra is jellemzőek, nehéz megtenni akár csak egy kilométert teljesen síkon, kicsit mindenhol lejt vagy emelkedik az út.

Két komolyabb hegyi szakaszt iktattam be a kerékpáros programok közé, amitől kicsit tartottam, ugyanis ami 700 méteren (Madrid) 13 fok, az a hegyekben csak 3-4 és nem szívesen bújtam télibe. Ilyenkor sajnáltam csak kicsit, hogy nem a szokásos márciusi 20 fokba csöppentem. Az első napon a tündéri Miraflores felé vettem az irányt, ahonnan egy kilátóig vezet az út, majd tovább át az egész hegységen. Legurulva a túloldalra, majd vissza egy újabb hegymenetet követően már átlépte volna a 200 kilométeres lélektani határt a kör, így a végcél maradt a kilátó, persze hamar hófehérbe váltott a táj az emelkedőn és – ki tudja miért – itt már nem sok bringással találkoztam. Még Miraflores előtt viszont összefutottam egy hatvanas öregúrral, aki elkalauzolt a helyes útra. Bár nem jött fel velem, addig csukott szájjal tartotta a negyvenes





tempót, majd intett, hogy fél óra, és fent leszek (egy óra alatt voltam fent). Érdekesek a hispánok hómentesítési szokásai, ilyen szintű szózással még nem találkoztam. Úgy látszik, ritkán kénytelenek ezt a módszert választani, de akkor nem aprózzák el, az út nem a hótól vagy a nedvességtől, hanem a száraz só miatt csúszott. A környezettudatosságban még vannak hiányosságok, és ez a szemtelésre is igaz az út mentén, ilyen szempontból nem hasonlít Nyugat-Európára a környék.

Kint tartózkodásom mértani csúcspontja a navacerradai emelkedő megmászása volt. Az út tulajdonképpen a Madridtól északra elterülő Cercedától kezdve emelkedik, több mint húsz kilométer hosszan. Először alattomosan, nagytányéron, pont annyira, hogy még éppen ne váltsuk kistányérra, de így remekül leszívja az energiát, mire megkezdődik az igazi hegy.

Na, azt észreveszi az ember! Az 1200 méteres magasságot jelző tábla, és Navacerrada település után kistányér, és csak azért nem pöri (25), mert ugye egyet mindig tartalékol az ember. A magasságot jelző táblák pedig feltűnően gyorsan követik egymást és magamban azt kívánom, bárcsak a következő kanyar után lenne 300 méter lankásabb rész, megpihenni kicsit, de nem. Minek is hoztam el a pulzuszámológépet??? Ja igen, hogy ne ragadtassam el magam, és ne nagyon men-

„Aki sportolni akar, több irányban is talál leágazást a körgyűrűből, természetesen olyan vidékek felé, ahol érdemes bringázni.”

jek 160 fölé a hegyen sem. Jó. Ehhez képest 170 alá nem nagyon esik, és 180 fölött sem ritka. Fent üzemel a sífelvonó, Snowboardosok pakolnak a kocsiba, azért látszik, hogy síeléshez már puha a hó, inkább csak a deszkások próbálkoznak. Ebből következtetek, hogy biztos van 4-5 fok, de a Madrid térképet azért beáldozom a szélálló felső alá a lejtmenethez.

Egy héttel később, már itthon olvasom a twitteren, hogy a Tour-győztes, Alberto Contador éppen Navacerrada környékén edz a Criterium Internacional előtt. Na, vele még összefuthattunk volna...

➤ **Viszlát Madrid!**

Összefoglalva, kerékpáros szempontból Madrid remek hely, ha valaki sportolni akar, főleg ha érdekli a kultúra is – amiről most nem szóltam, de például a Prado Múzeumnál nehéz elképzelni fantasztikusabb gyűjteményt – remek kikapcsolódás lehet itt egy-két hét. És ajánlom a március-áprilisi időpontot, mert a nyár nagyon kemény kánikulát tartogat. Végezetül köszönöm Rékának és Amigának a lehetőséget, nagy élmény volt!

Írta: TT

A SZÜKSÉGES

SZERSZÁM

A bringázás önfelelt élményét nem csak az keserítheti meg, ha nem a hozzánk illő kerékpáron ülünk, vagy nem a megfelelő öltözéket, kiegészítőket használjuk. Sokféle körülmény befolyásolhatja szórakozásunk, kikapcsolódásunk minőségét, az egyik ilyen „tényező” a technika öröge. Arról lesz most szó, hogyan próbálhatjuk meg egyszerűen távol tartani a kisördögöt.

Vannak bizonyos szervizelési műveletek, melyeket könnyen elsajátíthatunk és otthon vagy útközben is elvégezhetőek. Nem elég azonban a megszerzett minimális jártasság a szerelésben, az alapvető karbantartáshoz elengedhetetlen beszerezni pár szerszámot és egyéb apróságokat, melyek nélkül nehezen boldogulunk a mindennapokban. Nézzük tehát, mire van szükségünk a garázsban, illetve mi legyen nálunk, ha útnak indulunk. Összeállításunkban most elsősorban a szerszámosláda összeállítására koncentrálnak, a „hogyan csináld” hosszabb történet.

„Nyilván azt érdemes megvenni, amit tudunk használni...”



A műhelykészlet

A kerékpár rendszeres ápolásához vödörre és kefére van szükségünk, előbbi minden háztartásban megtalálható és az autómosó kefe is megfelel a célnak. Tisztítószernek megteszik a háztartási mosogatószer, a korrózió eltávolításához pedig alkalmazzunk erre a célra alkalmas oldószert. Vannak univerzálisan használható spray-k, ilyen például a WD40, de fontos megemlíteni a „kék csodával” kapcsolatban, hogy bár alkalmas tisztításra és csavarkötések lazítására, kenőanyagként semmiképpen ne használjuk, mert hosszú távon ártunk vele!

A speciális kenőanyagokból (láncolaj, zsír, féktisztító spray stb.) nagyon keveset „fogyaszt” egy kerékpár, ezért megéri ezeket

megvásárolni szaküzletben, ahol az eladó tanácsal is szolgál majd, mi mire való.

Ne dobjuk el az elhasznált ruhákat, fogkeféket, ezeknek jó hasznát vesszük a bringa tisztításakor, pakurával szennyezve pedig már valóban megszabadulhatunk tőlük.

Egy egyszerűbb műhelypumpát is érdemes beszerezni, főleg, ha szingószelepes gumikat használunk, sokkal könnyebb dolgunk lesz így, mintha mindig a minipumpákkal vacakolunk.

Egyszerűbb szerelésekhez érdemes beszerezni pár közepes minőségű szerszámot, azért közepeset, mert értelemszerűen az olcsó nagyon hamar deformálódik, majd így defor-



„Nem elég azonban a megszerzett minimális jártasság a szerelésben, az alapvető karbantartáshoz elengedhetetlen beszerezni pár szerszámot és egyéb apróságokat.”



málja a bringa alkatrészeit is, a csúcsmínőségű kulcsok pedig iszonyúan drágák, ilyenekre csak műhelyszinten van szükség, vagy azoknak, akik valóban napi szinten bütykölik a kétkerekűt.

Lássuk mi az, amit feltétlenül tartsunk otthon!

Imbuszkulcsok: Mindenképpen legyen különálló 4-es, 5-ös és 6-os (esetleg 8-as, ha szükséges a bringához – például egyes pedáltengelyekhez, hajtókarokhoz) imbuszunk. Minőségüket tekintve, ha nem is a Beta kulcsot, de a 800 Ft-os kategóriát (per kulcs) cé-

lozzuk meg, ugyanis ezeket fogjuk a legtöbbet használni. A kisebb méretekből jó az is, amit a „bicskakészlet” tartalmaz, ezeket úgymint ritkábban vesszük elő és általában kisebb nyomtérrel működnek.

Villáskulcsok: Fel kell mérnünk, mire lesz szükségünk és ennek megfelelően töltsük fel a szerszámosládát. Mindenképpen legyen olyan jó minőségű villáskulcsunk, ami szükséges a kerék vagy a kerékpár alapvető rögzítési pontjainak kibontásához, pedál leszereléséhez stb.

A villáskulcsok tekintetében óvakodjunk a



Mit vigyünk magunkkal bringázás közben?

Nehéz kérdés, mert ha túlpakoljuk magunk, a sok cucc nehéz és korlátoz a mozgásban, ha pedig hiányzik valami, az nagyon tud hiányozni. Két dolog mindenekelőtt fontos: egy teljesen feltöltött telefon és elég pénz, hogy ha bajba kerülünk, tudjunk segítséget hívni és megfizetni azt...

Egyébként nyilván nem mindegy, hogy öt utcával arrébb, egy barátunkhoz bringázunk át vagy több napos kerékpártúrára készülünk.

Amit pár kilométeres távolság fölött javasolunk, de akár állandó helyet is kialakíthatunk ezeknek a bringán:

- gumileszedő készlet pótgumival (a pótgumi vásárlásánál figyeljünk a szelepre, az autószelepes belsők egyes felniken nem férnek át!) és egy multiszerszám (utóbbi vásárlásánál figyeljünk rá, hogy azokat a funkciókat teljesítse, amire konkrétan szükségünk van) - ezek elférnek egy nyeregtáskában,

- nem gyorszáras kerék esetén egy villáskulcs a kerék bontásához,

CO₂ patron fújófejjel vagy a jól bevált pumpa – minipumpa, amit szintén felszerelhetünk a bringára – pumpák esetében nem feltétlenül a bonyolultabb a jobb...

Túrázáshoz pedig nyilván gondosan át kell gondolni a szerszámkészletet, legjobb, ha túratársainkkal megbeszéljük a dolgot és inkább dobjuk össze a „szerszámosládát”. Mindenki hozzon valamit, de ne hiányozzon semmi!

multiszerszámoktól, nehogy kritikus szituációban szembesüljünk vele, hogy nem férünk oda a csavarhoz...

Speciális célszerszámok: Nyilván azt érdemes megvenni, amit tudunk használni, de például egy küllőkulcs, kónuszkulcsok, hajtóműleszedő nem túl nagy befektetés. Szintén itt érdemes megemlíteni, hogy aki komolyan gondolja az otthoni szerelést és megengedheti magának, akár kerékpárszerelő állványt is érdemes venni vagy fabrikálni.

Nélkülözhetetlen bringás célszerszám a gumiszerelő készlet, ami leszedőkből, csiszolóból, ragasztóból áll (és ne felejtjük el a hintőport).

Amire még szükség van: Különböző fejjel ellátott csavarhúzó, kombinált és csípőfogó, mérőszalag, gumikalapács és még pár olyan szerszám, amely minden „tisztességes ezermesternél” megtalálható otthon.

Airtime

Baki Ádám - filmes és bringás - három éve tervezi, hogy lencsevégre kapja a dirt és BMX bringások káprázatos ugrásait.

Sokat kellett várni rá, de megérte: elkészült „airtime” című filmje. Terve egy különleges, 12x lassításra alkalmas Weisscam lassító kamera segítségével valósult meg. Az UMF által támogatott film a maga nemében egyedülálló módon mutatja be a bringások ugrásainak finomságait, szépségeit. A miskolci Arénában készült mozi a bringás.hu online portálon debütált, magazinunkban a bringás körökben „Pixel” néven ismert alkotóval készült interjú olvasható a filmről és a megvalósításról.

Szerinted mi lesz az első gondolata azoknak, akik megnézik ezt a klipet?

Mindenki a saját elvárásai, előélete szűrőjén keresztül fogadja be az élményeket, ezért nem lehet két egyforma „első gondolat”, nem hiszem, hogy ezt így meg tudnám mondani.

Mi volt a te célod ezzel a klippel?

Új nézőpontból szerettem volna átformálni a dirtől alkotott képet, úgy, hogy bennfentesnek és kívülállónak egyaránt érdekes legyen.

A klipen tulajdonképpen kizárólag lelassított mozgásokat láthatunk. Miért fontos ez, mit láthatunk meg ezekből?

A koncepcióm az volt, hogy már szinte meditatív állapotba vigyem a nézőt egy olyan sporton keresztül, amit eddig csak punk és metal zenékkal, pörgéssel lehetett asszociálni. Ehhez mindennek nagyon lassúnak, valóságból kiragadottnak kellett lennie. Nem is az volt a lényeg, hogy mondjuk egy can-can minden mozdulatát jól lássuk, hanem az érzelmi hatás, amit ez elér.

Egy mai, pörgős világhoz szocializált srácnak, aki megszokta a metál-dirt filmeket, nem lesz kicsit szokatlan ez a tempó, az ilyenfajta zene?

dirť mäske



Készítette és fotók: TT

Dehogynem. Szerencsére megvolt az a szabadság, hogy semmiféle igénynek nem kellett megfelelni a film vágásakor. Biztos sokaknak befogadhatatlan, ugyanakkor sokszor látom, hogy az emberekben megvan a természetes igény a szépségre is. Az igazán belülről jövő és szép dolgok sosem buknak meg. Hogy ezt a filmet annak tartják-e, azt majd az idő eldönti.

Szerinted a dirt világában nem járatos néző mit tudhat meg a klipből? Esetleg közelebb kerül ehhez a szakághoz?

Nem azon van a hangsúly, hogy mit tudhat meg, hanem hogy mit él át. Persze láthatja, hogy milyen szépek ezek a mozdulatok, és miket megcsinálnak egy bringával, amikor neki még a leszállás is nehézséget okoz, de nem ez volt a fő cél.

Miben más ez a film, mint a szokásos dirt-filmek?

Sok elképesztően gyönyörűen elkészített film van, de alapvetően mind egy sablonra készül. Bennem egy egész más elképzelés volt, művészivé akartam formálni a dirt trükköket.

Te milyen viszonyban vagy egyébként a kerékpározással, hogyan mutatnád be röviden Baki Ádámot?

A dirtöt csak csodálom, el sem tudom képzelni, milyen érzés lehet az indítón állni azazal a tudattal, hogy most nyomsz egy szalvétát. Nagyjából mindig bringáztam, 1993 óta montizom, szeretem az egész napos technika hegyi tekeréseket, ez számomra a legélvezetesebb sport. Jártam ugyan komoly versenyeken, például a dél-afrikai 8 napos Cape Epicen, de nem a verseny, hanem a felfedezés (sok esetben a túlélés:) motivál. Budapesten is szinte mindig kerékpárral közlekedem, turistának érzem magam, ha metróra szállok nagy ritkán.

Filmes oldalról közelítve mi az előéleted?

2006-ban kitaláltam egy projektet, ami még csak most formálódik, az eddigi munkáim az erre való felkészülésnek tekinthetők.



Új nézőpontból szerettem volna átformálni a dirtről alkotott képet, úgy, hogy bennfentesnek és kívülállónak egyaránt érdekes legyen.



Névjegy: Baki Ádám**Született:** 1978**Foglalkozása:**

fordítás+álombeteljesítés

(legyen az zeneszerzés,

írás, film, életmód)

Hobbi: az élet**Kedvenc ez-az:** nincsenek
szeretem-nem szeretem dobo-
zok. Általában kedvelem azt,
amiben lélek és értelem van.**Sport:** MTB, sí, sífutás,
trekking, tai-chi**Szeretett eszközök:** Special-
ized Stumpjumper, Panasonic
HMC151, Canon 7D, Yamaha EX5**Most érdekel:** ezotéria és
tudomány összefonódása,
kvantumfizika**Cél:** otthonra lelni**Web:** www.every7years.net

2007-ben Dániában tanultam filmet, 2008-ban a Magyar Operatőrök Társaságának iskoláját végeztem el, ott ismerkedtem össze Kovács Márkkal, akivel a filmet csináltuk, és a filmes szakmai körökkel.

Mennyire volt nehéz ennek a filmnek a megvalósítása?

300-500 fps-sel (frame/sec – képkocka/másodperc) dolgoztunk, azaz egy teljesen sötét termet úgy kellett bevilágítani, hogy 1/300-1/500 záridővel lehessen filmezni. Aki fényképezik, az tudja, mit jelent ez. Magyarország egyik legnagyobb világosító cégével dolgoztunk. A jópár hollywoodi produkcióban részt vett fővilágosítónak is kihívást jelentett a feladat. Iszonyatos lámpaarzenál volt kint, 150 kW körül. Ilyen záridőnél már olyan dolgokra kell figyelni, mint a lámpák frekvenciája, hiszen könnyen kialakulhat interferencia, amitől villogna a kép. Emiatt külön speciális trafókat is be kellett iktatni. Saját ügyeletes villanyszerelőnk volt, kellett is, mert egyik alkalommal elment az egyik fázis, amikor a 150 kW mellé felkapcsoltam a WC-ben egy 50 W-os izzót...

Ha jól tudom, a kamera is spéci volt, mitől különleges?

A világon jelenleg két kamera van, ami ilyen sebességű felvételre képes HD minőségben. Magyarországra pár hónapja került be egy használt darab, amúgy egész Európában csak néhány helyen bérelhető. Egy kis német cégnél gyártja egyetlen mérnök-operatőr, az ő nevéből származik a kamera neve (Weisscam). Profi filmes optikákat fogad, mi is 1,9-es Arrikat használtunk. A kamera ára nem publikus, itt-hon a bérleti díja egy napra 250.000 forint, hozzá a technikus napi díj 50.000.

Gondolom nem mindennapi egy ilyen forgatás, van kedvenc sztorid, nem várt esemény?

A legváratlanabb az volt, hogy szinte mindent sikerült terv szerint megcsinálni. Sokan segítettek, mindenki megérkezett időre, a filmes csapat pedig hozta a profi hozzáállást, nekik megszokott a 12-13 órás munkanap. A rámpa mögé akasztott fekete függöny kicsinek bizonyult, nagyon nehéz volt olyan kameraállást találni, amibe nem lógott bele a fehér plafon, azt hittem, az egészet tönkre fogja ez tenni. Végül sikerült feltornászni a kamerát vagy 4 méter magasságra, így még épp csak meg lehetett oldani. Nagyon nehéz ezzel a kamerával átállni, nem is tudtunk 2-3-nál több kameraállást használni. Kb. 15 ember munkáját kellett összehangolni, és ebben benne voltak olyanok is, hogy a felvétel kezdete előtt még zsömléért kellett rohángálnom a pékségbe, vagy a kiszállított ebédnek kellett helyet találni, mert a tepsiket el akarták vinni. Az utolsó hosszú maratonom után voltam olyan hulla másnap, mint ezután a forgatás után, de nagy élmény volt.

A világon jelenleg két kamera van, ami ilyen sebességű felvételre képes HD minőségben.

Ajánló

A Bringás – heti e.magazin 4. száma április 1-jén,
csütörtökön jelenik meg!



A tartalomból:
A kerékpár – újratöltve!



Interjú a hegyikerékpáros profikkal

Cape Epic a megamaraton

Előfizetés:

Előfizetés, ami először is **NEM** fizetés, hanem teljesen **INGYENES!**
REGISZTRÁLJ a bringas.hu honlapon, és hétről hétre
az e-mail fiókodba érkezik a Bringás heti e.magazin!





A MERKAPT MARATON TEAM SPORTEGYESÜLET BEMUTATJA:

UNDER WORLD



VERSENY A FÖLD ALATT!
FOTÓVERSENY A FÖLD ALATT!
2010. MÁJUS 22. SZOMBAT

KUPA &
BIKE EXPO

2010. MÁJUS 22. SZOMBAT

ILYEN MÉG NEM VOLT!

MOUNTAIN BIKE VERSENY A FÖLD ALATT!

LIMITÁLT INDULÓI LÉTSZÁM!


NE MARADJ LE! NEVEZZ MOST!

AZ INDULÓK KÖZÖTT EGY  MAGGIKORTO

A NÉZŐK KÖZÖTT EGY  KFC

KEREKPÁR KERÜL KISORSOLÁSRA!

MINDEN INDULÓ  KORONA ITALPORT KAP AJANDEKBEL!

A BRINGÁVAL ÉRKEZŐKNEK INGYENES  MOTOREX SZERVÍZ!



HELYSZÍN: MERKAPT MARATON SPORTKÖZPONT
BUDAPEST / KÖBÁNYA, X. ker. MAGLÓDI ÚT 12/A

www.underworldkupa.hu

Médiatámogatónk: **BRINGAS**



TREK

ÉLMÉNY KÉT KEREKEN



NÁLUNK A MINŐSÉG EGY ÉLETRE SZÓL

WWW.TREK.HU

Ha TREK-ed van azért,
Ha még nincs TREK-ed, azért nézz be hozzánk
A legnagyobb TREK választék Magyarországon,
profi szerviz, kiváló szakemberek



NELLA

KERÉKPÁRCENTRUM

Budapest, 1054 Kálmán Imre u. 23.

Tel: (1) 331-3184

www.nella.hu

