

nr 3/2014/2015
ISSN 2299-5854

INDEKS 352233

cena: 9,90 PLN
w tym 5% VAT

Snow & More

Magazyn NTN

NIEZALEŻNY TEST NARCIARSKI

Ruszył Puchar Świata:

RELACJE
WYWIADY
CIEKAWOSTKI

KJETIL JANSRUD
SZWEDKI BLONDYNECZKI
BOOTFITTING

HISTORIA
NARCIARSTWO BIEGOWE

#LFW!(L)6:1C



IQ
INTELLIGENCE. QUALITY



RENAULT

RACING, MAMY TO WE KRWI

HERO

Stworzenie sprzętu, który wygrywa w Pucharze Świata i daje radość nam wszystkim - to jest wyzwanie! Udało się! Oto **HERO**!

Narty **HERO ELITE** z technologią Prop Tech są szybkie, stabilne ale i bardzo przyjazne. Buty **HERO WORLD CUP** z Sensor Inside zapewniają doskonałą kontrolę. Synergia nart i butów pozwala poczuć się jak bohater, jednym słowem: **HERO**

ANOTHERBESTDAY





ROSSIGNOL

EDDY TO TRIAL

Uff! Znowu się udało! Kolejny numer „Magazynu NTN Snow & More” trafia do rąk naszych czytelników na kilka chwil przed świętami Bożego Narodzenia.

Same święta to zwykle kilka dni oddechu i odpoczynku. Może znajdziecie czas na przeczytanie artykułów, które dla Was przygotowaliśmy? A jest co czytać! W części sportowej znajdziecie bardzo obszerny materiał z rozpoczęcia alpejskiego Pucharu Świata w Sölden. Byliśmy na miejscu i pracowaliśmy od świtu do nocy, a efektem są wywiad z fajnym człowiekiem – Kjetilem Jansrudem, rozmowa z Tessą Worley, krótkie i treściwe wypowiedzi wielu zawodników spisane na gorąco zaraz po przejazdach. Kolejną pozycją jest historia bardzo utytułowanych szwedzkich narciarek oraz materiał z fabryki firmy Lange.

Nie zapominamy też o narciarzach biegowych. W numerze dowiecie się, jak dobrać sprzęt oraz jak spędzić zimowy urlop bez potrzeby wydawania pieniędzy na wyciągi.

Na koniec historie życia dwóch bardzo ciekawych ludzi związanych z narciarstwem, którzy dzięki swojej pasji i sile charakterów zmienili na zawsze oblicze naszego sportu. Chodzi o Howarda Heada i Alessandro Dal Bello. Warto brać z nich przykład.

Miłej lektury.

Redakcja

Tirol

Austria

Narciarski raj

*80 stacji narciarskich,
5 tyrolskich lodowców,
nieograniczone możliwości
freeridu i skitouringu.*

Tyrol / Serce Alp



Sport

Niusy

8

Po pierwszym gigancie w Sölden

18

Stardust z Sölden

24

Ludzie

Kjetil Jansrud – smuga cienia

28

Tessa Worley – powrót na szczyt

34

Siedmiomilowe buty

36

Rozmaitości

Buciki na miarę skrojone 2.0

44

Dalbello story

48

Howard Head – dość męczący człowiek

54

Przygotowanie fizyczne do uprawiania narciarstwa

58

Mądry Polak przed szkodą

64

NOWE RENAULT
TWINGO
ZAWROTNIE
ZWROTNE



PRZYJDŹ NA JAZDY PRÓBNE I POZNAJ NOWE RENAULT TWINGO

Nowe Renault Twingo – zużycie paliwa w cyklu mieszanym w zależności od wersji wynosi od 4,4 do 4,5 l/100 km, emisja CO₂ od 99 do 105 g/km. Zużycie paliwa i emisja CO₂ określone zgodnie z obowiązującymi wytycznymi. Koncern Renault dba o środowisko, a samochody naszej marki składają się z części nadających się do odzysku i recyklingu. Szczegółowe informacje dotyczące spełniania wymogów ochrony środowiska znajdują się na stronie www.renault.pl.



Trudny czy łatwy wybór?

70

Seiser Alm – biegówki z widokiem

78

Z tabaką w kieszeni – kaszubskie backcountry

82

Inline alpine

90

Ania Sojka – czasem lubię się pobrudzić

92

Tirol Mountain Bike Safari

98

Renault Espace – jak zwykle nowe rozwiązania

106

Redaktor naczelny:

Tomek Kurdziel

Dyrektor techniczny:

Michał Szypliński

Projekt graficzny:

Zosia Sobolewska

Korekta:

Marek Kowalik, Małgorzata Nagalska

Teksty:

Łukasz Kacprzak, Marcin Kapuściński, Dominika Klawczyńska, Andrzej Klimek, Piotr Klin, Tomek Kurdziel, Małgorzata Nagalska, Marcin Szafrański, Michał Szypliński

Zdjęcia:

Agence Zoom, Piotr Bareński, Dalbello, GEPA, Małgorzata Gurdziel, Head, Daniel Klawczyński, Monika Marcinkowska, MGB Sport, Tomasz Nagalski, Robert Psiuk, Renault, SITN, Ethan Stone, Südtirol Marketing, Michał Szypliński, Dariusz Urbanowicz, Esther Wilhelm

Redakcja nie odpowiada za treść i wygląd dostarczonych reklam i ogłoszeń. Prawa autorskie do materiałów zamieszczonych w piśmie są zastrzeżone, zabrania się ich reprodukcji bez pisemnej zgody redakcji.

Redakcja NTN:

Magazyn NTN Snow & More
Niezależny Test Narciarski
tel. +48 694 498 924
www.ntn.pl | ntn@ntn.pl

Wydawca:

NTN Sp. z o. o.
ul. Tylżycka 11/109
01-656 Warszawa

Copyrights by:

Tomek Kurdziel

Nakład:

6000 egzemplarzy

Druk:

Drukarnia Perfekt SA
ul. Połczyńska 99
01-303 Warszawa
tel. 22 474 72 78
www.drukarniaperfekt.pl

UWAGA! Propagowane sporty mogą być niebezpieczne dla życia lub zdrowia. Redakcja nie odpowiada za ewentualne wypadki zaistniałe podczas ich uprawiania.



skifoto.pl





NOWY VÖLKL SPEEDWALL UVO



www.voelkl.pl

www.facebook.com/VOLKLPOLSKA

RACETIGER

Speedwall GS UVO



Speedwall SL UVO



Speedwall Multilayer Woodcore

rMotion 2

Power Construction

Speedwall 2.0

Powered by Titanium



CODE

Speedwall L UVO



Speedwall S UVO



Speedwall Multilayer Woodcore

rMotion 2

Power Construction

Speedwall 2.0

Powered by Titanium



Niusy

Ostatnia porcja nowości sezonu 2014/2015 przeznaczona jest dla wszystkich tych, którzy nie zrobili jeszcze świątecznych prezentów. Dla pozostałych to także źródło interesujących informacji z cyklu: co, gdzie i kiedy?



Super Serwis NTN

Super Serwis NTN rozszerzył swoją działalność o tak zwany bootfitting, czyli indywidualne dopasowywanie butów narciarskich do stóp narciarzy. Bootfitting to punktowe frezowanie lub termoformowanie skorup, wykonanie na gorąco wkładek pod stopy i termiczne formowanie butów wewnętrznych. Wszystko to można zrobić po precyzyjnym wyborze odpowiednich butów, a właśnie w doradztwie – niekromnie mówiąc – jesteśmy najlepsi. W ofercie posiadamy buty firm: Head, Nordica, Lange i Dalbello oraz narty: Head RD, Elan, Nordica i Armada. Zapraszamy na ulicę Potocką 1 w Warszawie.

Alpina



Myśleliście, że słoweńska firma butów Alpina oddała pole większym przedsiębiorstwom? Nic bardziej błędnego, Alpina żyje i ma się dobrze, szczególnie na Bałkanach. Co jakiś czas wypuszcza też na rynek istotne innowacje. W aktualnej i bardzo interesującej linii butów allmountain o nazwie Thor, zastosowano 4 Dry Ventilation System. Działa to tak: wkłady butów mają w górnej części cholewki oraz języka małe otworki (rzecz jasna podklejone membraną), które potrafią wypu-

ścić na zewnątrz nadmiar pary wodnej (czytaj potu) z wnętrza butów. Pracujące wewnątrz butów stopy naciskają na różne miejsca wkładów w różnych fazach skrętu. Całość działa więc jak pompa powietrza, umożliwiając jego cyrkulację wewnątrz wkładów. Dzięki temu, szczególnie w cieplejsze dni, nie będziemy już pływać w „sosie własnym”. Suche stopy to przyjemne uczucie ciepła nawet wtedy, kiedy nagle zajdzie słońce.

Sidas



Znana z produkcji akcesoriów do personalizacji butów narciarskich, francuska firma SIDAS ma w swojej ofercie również całkowicie dopasowane do nóg narciarza buty. Bazą są skorupy, produkowane przez firmy Salomon i Head. W procesie personalizacji klient może dokonać modyfikacji skorup, poprzez obróbkę termiczną lub frezowanie, wybrać sobie własne wkłady (do wyboru kilka rodzajów – od bardzo ciepłych po zawodnicze precyzyjne), wykonać wkładki pod stopy idealnie dopasowane do ich kształtu, zmienić język wkładów na bardziej precyzyjny, zamówić dekoracyjne klamry, a nawet wygrawerować swoje logo lub nazwisko na cholewkach butów. Tak przygotowane narciarki zapewne gnieść nie będą. Podczas procesu wymagana jest cierpliwość, gdyż wszystkie wymienione czynności trochę trwają, ale efekty są zdumiewające. Buty na miarę są droższe od seryjnych, ale dla osób jeżdżących dużo i często lub posiadaczy problematycznych stóp jest to rozwiązanie idealne.

Polartec



Wodoodporny i oddychający zarazem materiał Polartec NeoShell® jest znakomitą membraną, szczególnie dobrze nadającą się do produkcji ubrań sportowych. To pierwszy materiał, który oferuje połączenie najlepszych cech technologii z kategorii soft shell (doskonała „oddychalność”, wentylacja i elastyczność) oraz hard shell (wodoodporność). W rezultacie Polartec NeoShell gwarantuje ochronę przed najgorszymi warunkami atmosferycznymi. Natomiast dynamiczna wymiana powietrza w dwóch kierunkach poprawia efekt odpowiedniego klimatu wewnątrz i komfort użytkowania odzieży, nawet podczas bardzo intensywnego wysiłku fizycznego. Ta cudowna tkanina, jaką jest Polartec NeoShell, zastosowana została m.in. w produkcji kurtki LD Touring Insulated Neo marki Millet czy w zestawie spodnie i kurtka Neo Guide od marki Rab. Zestaw marki Rab jest przeznaczony do wspinaczki, a kurtka charakteryzuje się dodatkowo wzmocnioną wersją materiału na ramionach, łokciach, mankietach oraz biodrach. Kaptur jest kompatybilny z kaskiem wspinaczkowym. Spodnie mają standardowe wzmocnienia na nogawkach. Kurtka marki Millet dodatkowo ocieplona została tkaniną ocieplającą Polartec Alpha – co w połączeniu z Polartec NeoShell zapewni komfort podejścia i jazdy na nartach każdemu fanowi skitouringu. W końcu to model stworzony specjalnie dla nich.

Armada

Kilka lat temu Armada Skis, amerykański producent sprzętu freeski, wprowadził na rynek konstrukcję EST Freeride Rocker, łączącą w sobie zalety nart z rockerem

i tradycyjnego taliowania oraz cambera pod butem. W ten sposób powstał legendarny już model JJ, który świetnie radzi sobie w puchu, ale pozwala także wrócić do wyciągu po zmrożonej trasie. To bez wątplenia jedno z najpopularniejszych nart wśród miłośników surfowania w puchu, które stale zbierają najwyższe oceny we wszelkiego rodzaju testach. Renomowany magazyn „Freeskier” uznał JJ-e za jedno z trzech najlepszych nart, przeznaczonych do jazdy w głębokim śniegu. Doceniono łatwość, z jaką można wykonywać na nich wszelkiego rodzaju ewolucje, płynnie śmigać między drzewami i przeskakiwać z jednej śnieżnej poduchy na drugą. W tym sezonie Armada JJ i ich damski odpowiednik VJJ dostępne są w wersji 2.0. Charakteryzuje je większy promień skrętu i większa stabilność od poprzedników, osiągnięte dzięki odsunięciu najszerzych punktów od środka i zmianie sztywności nart. Dzięki tym zabiegom modele JJ 2.0 i VJJ 2.0 jeszcze lepiej radzą sobie w głębokim śniegu przy małych prędkościach oraz pewniej prowadzą się w stromym terenie. Warto dodać, że do obydwu modeli oraz całej kolekcji freeride'owej Armada Skis oferuje fabrycznie przycięte fokki. Zestawy takie dostępne są w sklepie www.ski2dzie.pl, a przy ich zakupie można liczyć na atrakcyjne rabaty.



ISPO



Wielkimi krokami zbliża się kolejna edycja Targów Sportowych ISPO w Monachium. W nadchodzącym sezonie czeka nas istotna zmiana, gdyż targi trwać będą cztery dni, od czwartku 5 lutego do niedzieli 8 lutego 2015 r. Pierwsze trzy dni są

przeznaczone dla ludzi z branży sportowej i outdoorowej oraz mediów. W tym czasie będą oni oglądać produkty, wybierać towary do swoich sklepów i wynajdywać „wisienki na torcie”. Niedziela – co jest nowością – będzie dniem otwartym dla osób spoza branży, czyli dla wszystkich tych, którzy chcą zobaczyć, dotknąć i napawać się nowościami na dziewięć miesięcy przed kolejnym sezonem. Niektórzy członkowie naszej redakcji jeżdżą na ISPO co roku od ćwierć wieku i nadal nie mają dość. Naprawdę warto!

Swatch Freeride World Tour



Haines, Alaska. Obowiązkowy punkt na liście wymarzonych miejsc do jazdy każdego freeridera. Narciarska i snowboardowa Mekka, do której choć raz w życiu dotrzeć chciałby prawdziwy miłośnik głębokiego puchu. To właśnie tam, w marcu 2015 r., odbędzie się czwarty przystanek Swatch Freeride World Tour by The North Face. Zawody te mają dużą szansę zapisać się w historii jako najbardziej niesamowita i widowiskowa impreza freeride'owa, jaką kiedykolwiek zorganizowano. Nie ma wątpliwości, że będą chcieli wziąć w niej udział wszyscy zawodnicy i zawodniczki rywalizujący w cyklu. Do startu zaproszonych zostanie jednak tylko 16 narciarzy, 8 snowboardzistów, 7 narciarek i 5 snowboardzistek, zajmujących czołowe miejsca w rankingu generalnym. Tę samą zasadę kwalifikacji, 60% spośród wszystkich zawodników, zastosowano w przypadku imprezy, która już tradycyjnie odbędzie się w czasie imprezy Xtreme Verbier. Stoki legendarnego szczytu Bec des Rosses staną się areną zmagania najlepszych freeride'ów po raz 20. To właśnie tam okaże się, kto sięgnie po nagrody z puli o wartości sięgającej 400 000 dol. i tytuły mistrzowskie. Rozpoczynający się w styczniu Swatch Freeride World Tour by The North Face zapowiada się bardzo emocjonująco. Najlepsi mają sporo powodów, by dać z siebie wszystko od samego początku cyklu. Miejsce na liście startowej w Haines i Verbier będą bowiem musieli zapewnić sobie już w czasie pierwszych

trzech imprez w Chamonix we Francji, Fieberbrunn w Austrii i Arcalis w Andorze. Więcej informacji na temat Swatch Freeride World Tour by The North Face znaleźć można na stronie www.freerideworldtour.com.

Kalendarz Swatch Freeride World Tour by The North Face:

1. Swatch Freeride World Tour Chamonix–Mont-Blanc by the North Face®, 24 stycznia 2015 r., Chamonix–Mont-Blanc, FRA.
2. Swatch Freeride World Tour Fieberbrunn Kitzbüheler Alpen by the North Face®, 31 stycznia 2015 r., Fieberbrunn Kitzbüheler Alpen, AUT.
3. Swatch Freeride World Tour Vallnord Arcalis Andorra by the North Face®, 14 lutego 2015 r., Vallnord Arcalis, AND.
4. Swatch Freeride World Tour Alaska by the North Face®, 14 marca 2015 r., Haines, USA.
5. Swatch Xtreme Verbier by the North Face®, 28 marca 2015 r., Verbier, SUI.

The North Face



Firma The North Face swoją pierwszą kolekcję dla narciarzy jeżdżących poza trasami – Extreme Gear – zaprezentowała już w latach 80. ubiegłego wieku. 30 lat później, produkty przeznaczone dla miłośników freeride'u, rozpoznać można dzięki nazwie Steep Series. Wciąż jednak projektowane są one zgodnie z tymi samymi założeniami: mają zapewnić najlepszą ochronę i maksimum komfortu w czasie wypraw w góry, niezależnie od panujących warunków. Podobnie też, jak kilkadziesiąt lat temu, odzież i sprzęt tworzone są przy współpracy z jednymi z czołowych przedstawicieli środowiska

freeride'owego. Są to zarówno zawodnicy startujący w Swatch Freeride World Tour by The North Face, jak i narciarze i snowboardziści, którzy skupiają się na eksplorowaniu nowych, coraz bardziej odległych zakątków świata. By spełnić ich oczekiwania, produkty The North Face Steep Series są wykonywane z najlepszych materiałów, z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii, jak choćby opatentowany proces FuseForm. Największy wpływ freeriderów na tę kolekcję widać jednak w elementach wykończenia. Kurtka i spodnie Free Thinker wykonane z materiału Gore-Tex Pro 3L mają np. wodoodporne kieszonki ze specjalną gumką, zapobiegającą przesuwaniu się krótkofałówki w czasie jazdy oraz wodoodporne i dodatkowo ocieplone kieszenie, przeznaczone na telefon. Pętelki na kciuki w mankietach kurtki i haczyki przy fartuchu śnieżnym pozwalające na łączenie ze spodniami zapewniają, że pod ubranie nie dostanie się śnieg. Podobną funkcję spełnia wysoki krój spodni, które sięgają klatki piersiowej i łopatek. W kieszeniach bocznych Free Thinker Bib znaleźć można gumki, pozwalające na podciągnięcie spodni bez ich podwijania. Rozwiązanie, które docenią ci, którzy mieli okazję podchodzić w rakach i wszyscy, którzy wiedzą, jak zablokowany potrafi być parking w ośrodku narciarskim. W kurtce puchowej Low Pro Hybrid, która doskonale sprawdzi się jako warstwa pośrednia w chłodne dni, znaleźć można z kolei specjalne pętelki na ramionach i w okolicach talii. Zapobiegają one przesuwaniu się uprząży detektora lawinowego, czego z pewnością doświadczył każdy użytkownik tego urządzenia. To tylko kilka przykładowych rozwiązań stosowanych w produktach The North Face Steep Series. Na pierwszy rzut oka mogą to być drobne szczegóły, jednak to właśnie one sprawiają, że jest to prawdziwa kolekcja freeride'owa.

Bootdoc

Austriacka firma Bootdoc też robi buty na indywidualne zamówienie. Oczywiście, jak na specjalistów od wkładek i wkładów przystało, oferta firmy dotycząca wnętrza butów jest ogromna. Od niedawna w Bootdocu można zamówić też całe, gotowe buty. Plastikowe skorupy o nazwie C4F produkowane są w rozmiarach co pół centymetra (każde inne gotowe buty co centymetr) oraz w taki sposób, że ich ter-

ziener

GLOVES | SKIWEAR | BIKEWEAR



Felix Neureuther

GAGE | felix neureuther



 WWW.VENTO.PL

Oficjalny Partner
Polskiego Związku Narciarskiego



miczne lub mechaniczne punktowe dopasowywanie jest wyjątkowo proste. Dzięki temu, każdy szanujący się bootfitter jest w stanie – w krótkim czasie – optymalnie dopasować takie buty do stopy. Potem trzeba jeszcze tylko wykonać wkładkę pod stopę, wkłady i gotowe. Komfort jak nigdy. Wyjściowe parametry C4F to flex 110 i szerokość 100 mm.

K2

Potion – tak nazywa się całkowicie nowa linia nart damskich firmy K2. Zawiera ona dwa modele desek, przeznaczone dla pań ekspertek jeżdżących głównie po przygotowanych trasach, dwa modele freeride'owe oraz sześć modeli allmountain, przeznaczonych dla kobiet, od początkujących po bardzo zaawansowanych technicznie. Narty na trasy charakteryzują się doskonałym trzymaniem na twardym śniegu i lodzie, a także zastosowano w ich budowie speed rocker. Najszersze z freeride'ówek linii Potion mają 98 mm pod butem i allterrain rocker. Pozostałe, to wszechstronne deski do jazdy przez cały dzień (allterrain rocker). Ciekawostką są długości nart al-



lmountain przeznaczonych dla słabszych narciarek. Zawierają się one pomiędzy 139–160 cm, czyli raczej są bardzo krótkie. Czyżby konstruktorzy K2 nie czytali doradztwa sprzętowego polskich wirtualnych „znalców” z internetowych forów, którzy początkującym paniom zawsze doradzają deski przynajmniej o 10 cm za długie?

Thule



SkiClick firmy Thule to nie są kolejne rurki bagażnikowe (bardziej lub mniej udane), ale rzeczywisty system do transportowania i przechowywania nart biegowych. Ci, którzy ich używają, doskonale wiedzą, jak kłopotliwe mogą być narty biegowe. Ze względu na wysoki camber biegówki nigdy nie chcą dać się spiąć i nie bardzo lubią stać w miejscu oparte o ścianę. Takie trochę złośliwe są. SkiClick to urządzenie, które działa jednocześnie jak rzep do nart, część mocująca narty do belek bagażnika oraz element do uporządkowania biegówek w piwnicy lub garażu. Dzięki SkiClick możemy zdjąć deski ze ściany i w kilka sekund mieć je zamocowane na dachu samochodu. Sprytne rozwiązanie.

Head



W naszym serwisie w Warszawie działa prężnie Head Race Center, czyli miejsce, gdzie można kupić lub obejrzeć sprzęt firmy Head z działu Racing Department. Dzięki naszemu doświadczeniu potrafimy dobrać każdemu odpowiednie narty i buty oraz akcesoria. W tym sezonie otworzyliśmy też serwis butów narciarskich i potrafimy dopasować wysokość obcasów

do norm FIS, frezować wnętrza lub dokonywać punktowych odbarczeń według indywidualnych wymagań klientów. Buty Heada z linii Racing Department nadają się do tego celu wyjątkowo dobrze.

Houdini



C9 to skrót od Cloud Nine. Ta nazwa z kolei wzięła się z okresu testowego, który odbywał się na plecach doświadczonych narciarzy i „ludzi gór”. C9 to kurtka firmy Houdini, która tak przypadła do gustu testerom, że nie chcieli się z nią rozstawać. Nic dziwnego. C9 wykonano przy użyciu ociepliny Polartec Alpha® o wspaniałych właściwościach. Po pierwsze: jest ona tkana, a więc nie ma mowy o zbrylaniu się po kilku praniach. Po drugie: w odróżnieniu od puchu jest znacznie bardziej „oddychająca”. Po trzecie: nie traci swych właściwości izolacyjnych, nawet gdy jest mokra. Zanim Polartec Alpha trafił na rynek komercyjny, przez kilka lat używany był do konstruowania ubrań dla amerykańskich komandosów, a to – przyznacie – o czymś świadczy. Kurtka C9 jest rzeczywiście obłędna – wiemy, gdyż jeden egzemplarz jest u nas w Redakcji.

Armadillo Design

Nowość dla wszystkich tych, którzy nie za bardzo lubią jeździć w kaskach, a nadal chcą chronić swoją głowę. Carbon Cap, bo tak nazywa się nowość od Armadillo Design, to połączenie miękkiej czapki



z właściwościami kasku. Dzięki elastycznym włóknom węglowym, Carbon Cap chroni głowę przed obrażeniami jedynie około 40% gorzej niż sztywny kask, ale jest przy tym miękki, lekki i łatwy w dopasowaniu.

Kjus

Męska koszulka polo z długim rękawem FRX Polo została uszyta z dzianiny Polartec Power Dry®, która błyskawicznie odprowadza wilgoć z powierzchni skóry i doskonale oddycha. Jej konstrukcja oparta jest na dwóch różnych rodzajach przędzy.

Dzięki temu powstały dwie powierzchnie: zadaniem pierwszej jest odprowadzenie i transport wilgoci do zewnętrznej warstwy, a z kolei zadaniem zewnętrznej powłoki jest szybkie odparowanie wilgoci. FRX Polo doskonale sprawdzi się jako pierwsza warstwa ubrania w trakcie, na przykład, jazdy na nartach, ale także z powodzeniem może być noszona na co dzień.



Próba Szybkości



Jacek Nikliński, człowiek, który przez ćwierć wieku był rekordzistą Polski w narciarstwie szybkim, a jego rekord na terenie naszego kraju niepobity jest do dziś, nie poddaje się. Jacek próbuje przekazać swoją pasję do szybkiego jeżdżenia kolejnym pokoleniom. Słynne zawody Próba Szybkości o Puchar Holmenkola, rozgrywane na Kotelnicy Białczańskiej, będą obchodzić w tym sezonie okrągłą rocznicę. 25 marca 2015 roku po raz dziesiąty juniorzy będą próbowali wyrubować rekord stoku, który wynosi obecnie 137,5 km/h.

MOSHIKI

100% wełna
z Nepalu
HAND MADE





ISPO Academy

3. edycja ISPO Academy już za nami!

Po raz trzeci odbyła się w Polsce konferencja szkoleniowa dla branży sportowej ISPO Academy, organizowana przez monachijskie targi ISPO we współpracy z polskim przedstawicielstwem targów, firmą Pro Business Consulting. Warsztaty odbyły się 28-29 października 2014 w malowniczo położonym kompleksie hotelowym Z-Hotel Business & Spa w Otwocku pod Warszawą i przyciągnęły aż 220 osób z branży – przede wszystkim producentów odzieży i sprzętu sportowego, sklepy sportowe, turystyczne i rowerowe oraz przedstawiciele mediów związanych ze sportem.



Podczas 2-dniowych wykładów 12 prelegentów z kraju i zagranicy próbowało zmierzyć się z najtrudniejszymi zagadnieniami polskiej branży sportowej zasugerowanymi przez uczestników w trakcie ostatniej edycji ISPO Academy 2013, która odbyła się w ośrodku narciarskim Czarny Groń w Rzykach.

Pierwszy dzień warsztatów przeznaczony był dla producentów odzieży, sprzętu i akcesoriów sportowych. Tematy prelekcji kręciły się wokół zagadnień eksportowych. Uczestnikami byli aktualni eksporterzy - firmy wystawiające się na targach ISPO w Monachium, jak również firmy zainteresowane rozwojem eksportu w przyszłości. ISPO Academy tradycyjnie rozpoczęła się prezentacją nadchodzącej edycji największych na świecie targów bran-

ży sportowej ISPO MUNICH, które odbędą się w dniach 5-8. luty 2015 w Monachium. Prezentację tę przedstawił Oliver Balzer, Int. Retail Manager targów ISPO. O jednym z najbardziej przyszłościowych rynków eksportowych – rynku chińskim, mówił Paul Maerz, Dyrektor targów ISPO BEIJING oraz ISPO SHANGHAI. Chiny niewątpliwie należą już do największych gospodarek świata, a w niedalekiej przyszłości staną się jednym z najbardziej interesujących rynków zbytu dla markowych produktów europejskich. Z tym stanem rzeczy powinni pogodzić się również polscy producenci branży sportowej, do tej pory traktujący rynek chiński jako rynek poddostawców, a niepostrzegający go jako klienta na wysokiej jakości markowe wyroby gotowe. Odpowiedzią targów ISPO na wzmożone zainteresowanie rynkiem chiń-





skim są nowe targi ISPO SHANGHAI, które odbędą się w Szanghaju po raz pierwszy w dn. 2-4. lipca 2015. Jak z sukcesem wejść na rynek niemiecki oraz brytyjski opowiadali eksperci z tychże rynków, właściciele firm zajmujących się dystrybucją marek sportowych: Matt Williams / Original Mountain Marathon (Wlk. Brytania) oraz Kolja Keetmann z agencji Your People (Niemcy). Sebastian Sadowski-Romanov z firmy ITRO zajmującej się doradztwem eksportowym analizował podczas swojego wykładu jak dobrać odpowiedni do produktu rynek eksportowy oraz właściwą dla firmy strategię i jak te wybory mają szansę wpłynąć na skuteczność prezentacji na targach. Producenci branży sportowej pozyskali podczas warsztatów informacje, na jakie dofinansowanie ze środków krajowych i unijnych mogą liczyć w kontekście promocji eksportu w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020. Andrzej Mielnik z Silesia Chamber of Commerce przedstawił praktyczne ujęcie instrumentów promocji eksportu finansowanych z budżetu państwa. W ramach dostępnych programów krajowych przedsiębiorcy polscy



mogą skorzystać z dofinansowania na wyjazdy handlowe w postaci misji gospodarczych, dofinansowania na stoisko promujące polskie produkty na zagranicznych targach, a nawet z dofinansowania na wspólne publikacje o charakterze proekspozycyjnym. **O aspektach technicznych stoiska targowego** opowiadał Steffen Hofer z działu technicznego ISPO. A całość bloku prezentacji dla wystawców zakończył dynamiczny wykład Macieja Przyweckiego z firmy VMG zajmującej się marketingiem sportowym, który zaprezentował marketingowy niezbędnik wystawcy na ISPO.

Drugi dzień konferencji adresowany był przede wszystkim do przedstawicieli handlu detalicznego, sklepów sportowych, turystycznych i rowerowych. Blok wykładowy rozpoczął się od prezentacji tematu **Visual Merchandising** w sklepie sportowym prowadzonej przez niemiecką ekspertkę w tej dziedzinie Silvię Talmon z The Store Designers, firmy specjalizującej się w consultingu dla przedstawicieli handlu detalicznego w zakresie podniesienia poziomu sprzedaży poprzez właściwą aranżację przestrzeni handlowej. Potem przyszła kolej na mądre promocje, a także na prezentację zasad funkcjonowania grup zakupowych w branży sportowej. Oba zagadnienia zostały przedstawione przez Hansa Overduina z Holandii, wieloletniego dyrektora ds. zakupów w wiodącej sieci sklepów outdoorowych Bever Zwervsport, aktualnie ISPO Senior Associate w zespole projektowym targów ISPO. Wykład



na temat **przyszłości handlu detalicznego** poprowadził Oliver Balzer, Int. Retail Manager ISPO. Środowe prelekcje dla sklepów zamykał bardzo ciekawy wykład Witolda Kowalskiego z firmy WK Profit związany z tematem przetworzenia jako głównej bolączki polskiego handlu detalicznego.

Równoległe do warsztatów dla wystawców odbywał się event dla 20 związanych z branżą





sportową dziennikarzy. Specjalnie dla nich zorganizowane zostały **4 indywidualne konferencje prasowe** marek będących partnerami ISPO Academy: skandynawskiej marki odzieżowej Fjällräven dla wymagających turystów i myśliwych, szwedzkiej marki THULE, dobrze znanej wszystkim narciarzom oraz kolarzom, w ofercie której znajdują się bagażniki i boxy dachowe, uchwyty rowerowe, torby na sprzęt sportowy, aparaty fotograficzne i komputery, plecaki techniczne a także produkty zaprojektowane z myślą o dzieciach, takie, jak foteliki rowerowe, nosidełka oraz wózki wielofunkcyjne, rodzimej marki Sportovia reprezentującej mobilne aplikacje do planowania, rejestrowania oraz analizowania aktywności fizycznej oraz Speedwood – designerskie rowery miejskie i sanki z wyselekcjonowanego drewna fińskiego, tworzącego wyrafinowany wzór przypominający plaster miodu. Sportowym uzupełnieniem dziennikarskiego eventu była wycieczka rowerowa dolinami rzek Świder i Wisły oraz szlakiem architektury Świdermajer, stylu znanego z przedwojennych letnisk podwarszawskich. Wycieczkę poprowadził Filip Idzikowski, filmowiec, kulturoznawca oraz miłośnik Józefowa i turystyki rowerowej.

We wtorek wieczorem na tradycyjnym Get-Together wszyscy mieli okazję wymienić się doświadczeniami z intensywnego dnia, a także odpocząć w iście outdoorowym stylu przy ognisku z kiełbaskami.

Kolejna edycja ISPO Academy Poland już za rok w październiku 2015!
Już teraz gorąco zapraszamy.

Więcej na: www.ispo.com oraz www.ispoacademy.pl



SÖLDEN 2014



Szaaast praaast! I przeleciało lato... Ani się człowiek zorientował i już – jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki – wystartował 43. alpejski Puchar Świata. Tradycyjnie w Sölden. Dzięki uprzejmości Tirol Werbung oraz szefostwa Eurosportu mogłem tym razem być – jak mawiają niemieckojęzyczni – „am puls des geschehens”, czyli po naszymu – w centrum wydarzeń.



TEKST: Tomek Kurdziel
ZDJĘCIA: GEPA, Head

Do miasteczka przyjechaliśmy o kilka godzin za późno i nie zdążyliśmy już na Head party. Mamy czego żałować, gdyż wystąpił bardzo mocny rockowy band, a na imprezie pojawili się prawie wszyscy najważniejsi ludzie Heada. Z opaloną na jasny mahoń Julią Mancuso włącznie, która – jak fama głosi – właśnie zjechała z Hawajów. Trzeba przyznać, że to, co robi Julia na portalach społecznościowych, jest fenomenalnym przykładem wykorzystania nowych mediów do promowania fajnej osobowości...

W piątek biegaliśmy tu i tam, próbując umówić się na interesujące wywiady. Udało się pogadać długo (ponad godzinę) z Kjetilem Jansrudem oraz przy okazji z Akselem Svindalem. Wieczorem odbyło się jeszcze Rossignol party, na którym zacieśniałiśmy polsko-kanadyjską więź. Kanadę reprezentowała Erin Mielżyński, cud urody bratanica znanego warszawskiego sommeliera i restauratora Roberta. Erin nieco dorosła, od kiedy widziałem ją po raz ostatni (dwa sezony temu), ale nadal jest śliczną, wspaniałą, bezpośrednią i przede wszystkim bardzo dowcipną młodą kobietą. Mam nadzieję, że wkrótce – po bardzo nieudanym ubiegłym sezonie na stałe zagości w alpejskiej czołówce. Przynajmniej będzie komu kibicować, gdyż Erin naprawdę ma polskie korzenie i wcale się tego nie wstydzi.

Z imprez przenieśmy się jednak na trasy. Czemu zawody w Sölden są tak niezwykle? Trasa, pomimo sporego nachylenia, nie jest specjalnie wymagająca. Znajduje się na otwartym, bezpiecznym terenie. To nie to samo, co wąska, lodowa „lufa” w Alta Badia lub Kranskiej Gorze. Od przełamania aż do końca zawodnicy widzą metę, a jednak wielu podchodzi do pierwszych zawodów z wielką dozą ostrożności. Dzieje się tak dlatego, że zawody w Sölden są pierwszymi w sezonie. Nikt tak naprawdę nie wie, jakie jej lub jego treningi letnie przyniosły efekty. Gigant w Sölden to sprawdzian. Przecież przed maturą też denerwują się wszyscy bez względu na to, jak byliby „obryci”.

W tym sezonie dodatkową atrakcją zafundowała aura. Jeszcze na pięć dni



przed zawodami lodowiec wyglądał jak kopalnia żwiru. Śnieg nie padał od kwietnia i było bardzo ciepło. Pomimo zgromadzenia jeszcze wiosną zapasów śniegu wyglądało na to, że tym razem pogoda nie pozwoli jednak na zorganizowanie zawodów. Cztery dni przed wyścigami solidny opad śniegu (pomiędzy 70 i 120 cm) i gwałtowny spadek temperatury o 15°C postawiły organizatorów w zgoła innej sytuacji. Śnieg z trasy trzeba było uprzętać, docierając do poprzedniej, ubitej już warstwy, a samą trasę jeszcze raz nasączyć wodą (za pomocą specjalnych iniektorów, czyli strzykaw). W efekcie uzyskano miejscami powierzchnię twardszą od granitu. Indagowany przeze mnie Kjetil Jansrud powiedział, że współczuje kobietom startującym w sobotę. W niedzielę – dniu startu panów – miało być trochę cieplej i trasa powinna nieco odpuścić.

Sobota zaczęła się piękną pogodą i równie piękną niespodzianką. Pierwszy przejazd wygrała Mikaela Shiffrin, specjalistka slalomów. Wiadomo było, iż Mikaela to zawodniczka wybitna i że latem trenowała bardzo dużo gigantów, a nawet supergigantów, ale – jak

przyznała sama zawodniczka na mecie – nawet dla niej wynik pierwszego przejazdu był zaskoczeniem. Bez niespodzianki miejsce drugie Anny Fenninger, ale trzecie i czwarte, to ponownie lekkie zdziwienie – Tessa Worley i Federica Brignone. Obie panny wracające po kontuzjach lub innych poważnych problemach zdrowotnych. Do niespodzianek zaliczyć można też bardzo słaby występ Tiny Maze. Słowenka jechała od niechcienia. Jej partner życiowy i zarazem szef zespołu, Andrea Massi, był na mecie wściekły nie do opisanego. Ma chłopina ciężkie życie z tą kapryśną kobietą... W pierwszym przejeździe lodowej trasie nie sprostali 22 panie, a taka na przykład Erin Mielżyński po poważnym błędzie na ścianie musiała się na chwilę zatrzymać i podejść dwa kroki. Nasza zawodniczka Maryna Gąsienica-Daniel na swoim normalnym poziomie. Miejsce 41. i prawie osiem sekund straty. Po przejeździe równie normalna wypowiedź: „Jechało mi się dobrze”. No to bardzo dobrze...

Przejazd drugi to popisy (w kolejności przejazdów): Zettel, Brem, Fenninger i Shiffrin. Ta ostatnia zachowała, jak

zwykle, całkowicie zimną krew i choć na pierwszym pomiarze czasu była o 0,69 s z tyłu za Anną, to na ścianie i płaskim na dole pojechała absolutnie perfekcyjnie, wyrównując czas i wygrywając pierwszy gigant PŚ w życiu. Mieliśmy więc dwie zwyciężczynie i przeszczęśliwą zawodniczkę na miejscu trzecim w osobie filigranowej Evy Marii-Brem (pierwsze podium PŚ w życiu). Czwarta ostatecznie była Zettel, a piąta Fede Brignone. Zawiodły blond Szwedki i – za wyjątkiem Worley – Francuzki.

W niedzielę panowie rywalizowali w isticie fenomenalnych – powiedziec można tyrolskich – warunkach. Słońce i 10 cm świeżego, spadłego w nocy śniegu. Został on usunięty z trasy przez odpowiednie służby i znowu na światło dzienne wyszła szaro-lodowa powierzchnia. W zasadzie faworyci byli znani od dawna: Ligety, Hirscher, Pinturault. Osobiście stawałem na Hirschera, a to od kiedy zobaczyłem go po raz pierwszy po letnim przygotowaniu kondycyjnym. Marcel jest ogromny (wszerz). Ktoś naprawdę przyłożył się do jego treningu fizycznego. Pierwszy przejazd przyniósł mu pozycję lidera, ale wyraźnie zawod-

RIDÉ REDSTER

ATOMIC

DOUBLEDECK 3.0 Z TECHNOLOGIĄ RAMP.
POCZUJ MOC.
CIĘSZ SIĘ PRECYZJĄ.

NIEBYWAŁE PRZYSPIESZENIE

WZMOCNIONY SIDEWALL W TYLNEJ CZĘŚCI NART W POŁĄCZENIU ZE SZTYWNIEJSZYMI ŁĄCZNIKAMI W DOUBLEDECK 3.0 ZAPEWNIĄ ZNAKOMITE PRZYSPIESZENIE W KOŃCOWEJ FAZIE SKRĘTU.

AUTOMATYCZNE USTAWIENIE CIAŁA

TECHNOLOGIA RAMP TECH AUTOMATYCZNIE PODNOSI TWOJE PIĘTY W TRAKCIE SKRĘTU, KIERUJĄC CIĘŻAR TWOJEGO CIAŁA ODPOWIEDNIO DO PRZODU



BEZ TECHNOLOGII
RAMP TECH

IDEALNE USTAWIENIE CIAŁA



Z TECHNOLOGIĄ
RAMP TECH

ZAAWANSOWANE TŁUMIENIE DRGAŃ

W INNOWACYJNYM DOUBLEDECK 3.0 W PRZEDNIEJ CZĘŚCI ZASTOSOWANO NOWE, MIĘKKIE ŁĄCZNIKI KTÓRE GWARANTUJĄ NIEBYWAŁE TŁUMIENIE DRGAŃ ORAZ ŁATWIEJSZE WPROWADZENIE NARTY W SKRĘT.



nik ten nie tylko poprawił siłę, ale także technikę giganta. Jechał przepięknie, muskając biodrami śnieg w wirach. Jego sylwetka emanowała ogromną pewnością siebie. Drugi na mecie Ted Ligety, pomimo swojej cudownej jazdy, zameldował się ze stratą 0,19 s. Pinturault dopiero piąty. Pozytywnym zaskoczeniem była jazda Fritza Dopfera, Mateo Naniego i Benjamin Raicha. Ten ostatni jechał z pierwszym numerem i pokazał wielu młodszym zawodnikom, że zbliżająca się sportowa emerytura niekoniecznie skazuje kogoś na niebyt. Fatalnie – dla odmiany – pojechał inny stary mistrz Ivica Kostelić. Czterdzieste miejsce po bardzo słabej jeździe nie wróży, że Chorwat podniesie się jeszcze w tym sezonie. Przypomina to nieco koniec kariery Marca Girardelliego, który w swoim ostatnim roku kończył zawody, zajmując pozycje między 40. i 50. miejscem. Szkoda chłopca. Trzeba wiedzieć, kiedy ze sceny zejść... À propos Kostelića. Właśnie po raz pierwszy został tatą.

Żaden z naszych zawodników nie startował, choć zapewne jechałoby mu się dobrze. No to bardzo dobrze... Pan płaci, pani płaci, społeczeństwo płaci – jak mawiał klasyk, aby niektórzy mogli bawić się w zawodników.

Drugi przejazd to demonstracja siły Marcela Hirschera. Austriak jechał po mocno popsutej już trasie (lodowe zręby), a pomimo to wyglądał, jakby stok był idealnie gładki. Ted popełnił fatalny, choć ledwo widoczny błąd tuż przed płaskim odcinkiem i przepadł na dziesiątym miejscu. Drugi finiszował Fritz Dopfer, a trzeci Alexis Pinturault, który wyprzedził Benjamin Raicha o 0,01 s. Ciekaw jestem, jak wyglądałaby klasyfikacja, gdyby w pierwszym przejeździe z trasy nie wypadł Henrik Kristoffersen. Chłopak ma talent i zapewne niedługo zacznie liczyć się też w gigancie. Wreszcie obudzili się Szwajcarzy. Jedenaste miejsce Carlo Janki daje prawo pozytywnie myśleć o przyszłości tego ciężko przez los doświadczonego zawod-

nika. Po kontuzji wrócił mocno Justin Murisier, prawdopodobnie najbardziej utalentowany narciarz szwajcarskiego młodego pokolenia. Jest nadzieja, że Szwajcarzy wkrótce znowu liczyć się będą w walce z Austriakami. Zachwycili w drugim przejeździe Manuel Pleisch ze Szwajcarii (najlepszy czas) i Kalle Lindh ze Szwecji. Możliwe, że w niedługim czasie szykuje nam się zmiana pokoleniowa w konkurencjach technicznych. Na razie cieszymy się, że dobrze jeździ Alexis Pinturault, gdyż w przeciwnym wypadku, pod nieobecność Svindala, sprawa klasyfikacji generalnej w tym sezonie mogłaby być „one man show”.

Zawody w Sölden są zawsze wydarzeniem sportowym. Te ostatnie były jeszcze dodatkowo wspaniałym i emocjonującym widowiskiem dającym znać, że zima tuż, tuż i trzeba się przygotować (piszę o narciarzach amatorach). Taki sygnał jest bardzo ważny dla całej branży sportowej i turystycznej. W tym roku udało się świetnie.



VIZOR FLEX HELMET

Kask wyposażony jest w 2 szyby z poliwęglanu gwarantujące świetną widoczność w każdych warunkach: lustrzaną przyciemnianą zainstalowaną w kasku i dodatkową, pomarańczową, dodawaną gratis. Zewnętrzna skorupa z wykończeniem matowym wykonana jest z ABS i zintegrowanej polipropylenowej wstawki o strukturze plastra miodu, która została zaprojektowana wraz z wewnętrzną wykonaną z pianki polistyrenowej skorupą. Zapewnia ona swobodny przepływ powietrza i bardzo skuteczną wentylację. Wnętrze kasku jest wymowane i można je prać, zostało wykonane z tkaniny sanityzowanej włóknami z azotanem srebra. Ochroniacze na uszy w kolorze czarnym wyposażone są w sprężyste nakładki i dzięki perforacji nie tłumią dźwięków. Vizer Flex wyposażony jest w wygodne zapięcie z łatwą regulacją i zaczep do gogli. Do kasku dołączone są dwie szyby – lustrzana ciemna S3 i pomarańczowa S1.

STARDUST

Zawody – a w szczególności te w Sölden – dają okazję do krótkich rozmów z zawodnikami. Czy to przy „wybiegu”, gdzie porobione są specjalne boksy dla mediów, czy też w press-roomie podczas i po konferencji prasowej. Starłem się wykorzystać sytuację do maksimum, indagując, kogo tylko mogłem. Chciałbym, żebyście zobaczyli w ścigających się kobietach i facetach nie tylko maszynki do wygrywania, ale przede wszystkim wrażliwych ludzi. Oto rezultat tej pracy.



MARCEL HIRSCHER (w bardzo wyważony sposób, wolno i wyraźnie):

– Dziś widzicie tutaj bardzo szczęśliwego człowieka. Zwykle przed zawodami nie bardzo się stresuję. Przez ostatni tydzień było jednak zupełnie inaczej. Zupełnie nie wiedziałem, w jaki sposób mój letni trening odbije się na wynikach. Pracowałem bardzo ciężko, ale nie miałem zwykłej dla mnie pewności siebie. Mojego przygotowania fizycznego nie zawdzięczam pracy na siłowni, ale cross treningowi. Pomimo przyrostu masy mięśniowej nie chciałem stracić szybkości i gibkości. Chyba się udało... Jesteśmy dopiero po pierwszych zawodach i to trochę zbyt wcześnie, aby myśleć o końcu sezonu i klasyfikacji generalnej. Zamierzam skoncentrować się na gigantach i slalomach. Planuję też kilka startów w supergigantach i być może superkombinacjach, choć w programie zostały zaledwie dwie. Każdy punkt będzie się liczył. Chyba jeszcze nie jestem mentalnie gotowy na jeżdżenie zjazdów otwartych, ale zobaczymy. Wraz z technikami cały czas pracujemy nad sprzętem i eksperymentujemy z różnymi kombinacjami i dlatego dziś jechałem z płytami i wiązaniami Markera. To jednak tylko próba, a Atomiki to najlepsze narty i buty na świecie, czego dowodem mój dzisiejszy wynik oraz miejsce Beniego.



ANNA FENNINGER (spokojnie i bez cienia emocji):

– Nie jeżdżę jak facet, ale oglądam filmy z gigantami w wykonaniu Ligety'ego i Hirschera. To jest dla mnie inspiracja i cel, żeby tak jeździć. Kobiety są słabsze fizycznie i mają trochę mniej szans na tak wspaniałą technikę, ale trzeba próbować. Wiem, że Mikaela będzie w tym sezonie bardzo groźna w gigantach i być może supergigantach. Ja z kolei czekam na swoje pierwsze zwycięstwo w zjeździe i mam nadzieję, że nastąpi w tym sezonie. Slalom nie jest dla mnie tematem. Zbyt słabo czuję się na krótkich nartach. Jestem zaangażowana w ruch ochrony gepardów. Stąd mój kask w gepardzie cętki. W ubiegłym roku wydaliśmy kalendarz, który stał się wielkim sukcesem. Teraz pracujemy nad nowym projektem... Gepardy nie mogą wyginąć. Są zbyt piękne.

Z SÖLDEN

TEKST: Tomek Kurdziel
ZDJĘCIA: GEPA, Head, Michał Szypliński (skifoto.pl)

BENJAMIN RAICH (z wielkim uśmiechem na twarzy):

– Poszło wspaniale i jechało mi się fantastycznie szczególnie w pierwszym przejeździe. Trochę szkoda, że do podium zabrakło tak niewiele (0,01 s – przyp. red.), ale czuję, że jestem wspaniale przygotowany i mam idealnie zestrojony sprzęt, szczególnie na tak lodowe warunki. Sezon jest długi i wiele się może jeszcze wydarzyć. Zamierzam skoncentrować się na slalomach i gigantach, czyli wrócić do korzeni, od których zaczynałem. Treningi zjazdów i supergigantów są bardzo wyczerpujące fizycznie i czasochłonne, więc trochę zmniejszyłem ich intensywność. W zasadzie nie trenowałem też zbyt dużo slalomu, stawiając na swoją rutynę w tej konkurencji. Nie wiem, ile sezonów jeszcze pociągnę ten sport, ale jak dotąd sprawia mi to wszystko zbyt wiele przyjemności, żeby myśleć o zakończeniu kariery. Cieszę się, że więcej czasu będę spędzał z Marlies. Ona jest tu dzisiaj na mecie, a ja bardzo to lubię. Zakończenie jej kariery było wyłącznie decyzją Marlies i nic mi do tego. Każdy powinien wiedzieć, kiedy ze sceny zejść...



FEDE BRIGNONE (posiadaczka najpiękniejszych oczu w biznesie, mówi absolutnie perfekcyjnie po angielsku, choć jest Włoszką):

– Jestem szalenie zadowolona. Jeszcze niedawno odczuwałam skutki przebytej operacji, a teraz czuję, że wszystko jest na dobrej drodze. Piąte miejsce na rozpoczęcie po tak długiej przerwie cieszy bardzo. Trasa w Sölden dla nas dziewczyn jest najbardziej stroma w całym cyklu giganta i dziś była bardzo twarda. Nie to jednak było największym wyzwaniem. Zmienne warunki oświetleniowe w drugim przejeździe i presja po długiej nieobecności na zawodach czyniły dla mnie ten start wyjątkowo trudnym. Nie denerwowałam się bardzo, ale jednak troszeczkę. Moja mama (Maria Rosa Quario, niegdyś czołowa włoska slalomistka i koleżanka po fachu naszej redakcji) na pewno denerwuje się bardziej ode mnie, ale to już zapewne wiesz od niej samej (śmiej). Mam poważne plany związane z tym sezonem i w szczególności mistrzostwami świata. Czuję, że jestem dobrze przygotowana. Zobaczmy, jak pójdzie. Na razie jadę na następny trening. Mama nie wtrąca się wcale w to, nad czym pracujemy z trenerami i jestem jej za to bardzo wdzięczna. Nigdy też nie daje mi dobrych, maminych rad przed startem i w ten sposób nie wywiera na mnie presji. Po przejazdach cieszę się zawsze, że jest tam, gdzieś na dole i na mnie czeka cała zdenerwowana. Jak to mama...



STARDUST



AKSEL LUND SVINDAL (o kulach):

– To jest po prostu pech, ale jestem do tego przyzwyczajony. Nawet nie wiem, co zrobiłem nie tak. Był cichy trzask i wiedziałem od razu, co się stało. Prawie wcale nie bolało, więc miałem jeszcze nadzieję, że może jest tylko naderwane, ale pozycja mięśnia łydki nie dawała wielu złudzeń. Wrócę do ścigania na pewno – obiecuję. Jeszcze nie jestem taki stary. Zamierzam pobić rekord Bodego Millera w konkurencji „starzec z medalem olimpijskim” (śmiech). Głupio wyszło, ale naprawdę nie zrobiłem nic niemądrego. Teraz Kjetil musi dbać o młodzież, ja jadę na rehabilitację (śmiech).

EVA MARIA-BREM (pierwszy raz na podium):

– To naprawdę niesamowite. Jestem już tyle lat w biznesie i pierwszy raz stanąć na podium tu po zawodach na tej stromej i lodowej górze to, to... niesamowite. Jestem tak szczęśliwa, że nie wiem, co mam powiedzieć. Mam nadzieję, że w ciągu całego sezonu nie będzie gorzej.



FRITZ DOPFER (drugie miejsce w Sölden):

– To, że Marcel nas dzisiaj zmiażdżył, jeszcze nic nie znaczy. Do Levi pozostało cztery tygodnie i trzeba ten czas wykorzystać. To dopiero początek sezonu i wiele jeszcze może się wydarzyć. Nie czuję się specjalnie przygnębiony ze względu na formę Marcela. Jestem zadowolony ze swojej jazdy.



Z SÖLDEN

MIKAELA SHIFFRIN (trzepocząc rzęsami):

– Tak, trenowałam dużo gigantów i supergigantów, ale zupełnie nie zdawałam sobie sprawy, w jakim punkcie przygotowań się znajduję. Wiedziałam, że jestem szybka, ale nie wiedziałam jak bardzo. Dla mnie jazda Anny Fenninger była zawsze inspiracją. Ona jeździ tak kobieco i jednocześnie jak facet... No, chyba się trochę zaplątałam. Jeździ jak kobieta, ale charakter ma jak facet... No, dajmy już spokój. Jestem bardzo zadowolona, że właśnie z nią mogę dzielić pierwsze moje zwycięstwo w gigancie.



ALEXIS PINTURAUŁT (całkiem zgrabnie po angielsku):

– Jest niezłe. Dobrze jest zacząć na podium. Przyzwyczałem się już do moich nowych Headów i jestem z nich bardzo zadowolony. Oczywiście, że sprawa zwycięstwa w klasyfikacji generalnej jest dla mnie tematem ważnym. W końcu dla każdego alpejczyka Wielka Kryształowa Kula jest największym życiowym osiągnięciem sportowym. Nie wiem, czy uda mi się nawiązać walkę z Marcelem i innymi. Wszystko zależy od formy w slalomie. Muszę częściej dojeżdżać do mety. Lubię jeździć szybko, więc lubię zjazdy i supergiganty. Chcę jeździć kiedyś wszystkie konkurencje i we wszystkich punktować. Mój angielski się poprawił, gdyż częściej muszę teraz rozmawiać z międzynarodowymi mediami. To, że możemy się porozumieć, jest dobre dla mnie i dla was (śmiech)...

FRIDA HANSDOTTER (z nieco kwaśną miną):

– Coś poszło nie tak. Możliwe, że nie doceniliśmy twardości podłoża i wybraliśmy nie najlepszy tuning na te warunki. Cóż, trzeba wyciągnąć wnioski i lepiej przygotować się do Levi...





Kjetil Jansrud – zdobywca złotego medalu igrzysk olimpijskich w Soczi w supergigancie oraz brązowego w zjeździe. Pomimo srebra w gigancie z igrzysk w Vancouver, do tego momentu pozostający zawsze w cieniu wielkiego (dosłownie i w przenośni) Aksela Lunda Svindala, nagle, w kilka chwil musiał bardzo zmienić swoją pozycję w norweskim zespole. Zresztą posłuchajcie sami...

Smuga cienia

WYWIAD PRZEPROWADZIŁ
I OPRACOWAŁ: Tomek Kurdziel
ZDJĘCIA: Head

Magazyn NTN:

Kiedy kilka lat temu rozmawiałem z Akselem na temat narciarstwa w Norwegii, powiedział mi: „(...) jest u nas bardzo utalentowany chłopak, któremu staram się pomóc w wejściu do Pucharu Świata, nazywa się Kjetil Jansrud i – uwierz mi – kiedyś będzie wielkim zawodnikiem...”. Jego słowa się spełniły, ale nie od razu. Dopiero po twojej kontuzji podczas mistrzostw świata w Schladming wróciłeś do ścigania mocniejszy i stabilniejszy niż kiedykolwiek. W trakcie samych igrzysk w Soczi, Aksel wykazał się niezwykłą dla niego słabością i nagle ty stałeś się najlepszym zawodnikiem norweskiego zespołu. Teraz na dodatek Svindal uległ kontuzji i raczej na pewno nie pojeździ w tym sezonie. Nagle więc z obiecującego zawodnika stałeś się liderem zespołu, który jest młody i głodny zwycięstw. Nie deprymuje cię ta nowa rola, jesteś na nią gotowy?

Kjetil Jansrud:

Oczywiście, że ta sytuacja jest dla mnie całkiem nowa. Od początku mojej kariery zawsze w pobliżu był Aksel. Każdy człowiek jednak w pewnym momencie przekracza swoją smugę cienia, czyli po prostu dorasta. Teraz przyszedł czas na mnie, żeby wystąpić z szeregu i wziąć trochę odpowiedzialności za innych. Oczywiście, jeśli mógłbym wybierać, to wolałbym mieć Svindala przez cały sezon ze sobą. Aksel jest dla mnie kimś w rodzaju ojca chrzestnego, tak jak dla niego byli Aamodt i Kjus. Mamy z Akselem wiele czynności rutynowych i przedstartowych. Wspólnie trenujemy, często mieszkamy w jednym pokoju hotelowym. Jego brak będę zapewne odczuwał bardzo boleśnie, gdyż nie będzie tej drugiej połówki – jakkolwiek by to brzmiało (śmiech), ale... Wzorce mam wspaniałe: Lasse, Kjetil i Aksel, więc wystarczy tylko robić tak jak oni. Teraz ja – dość nagle – zostałem wilkiem alfa w naszym stadzie i muszę wziąć odrobinę odpowiedzialności. To na mo-

ich barkach będzie spoczywać większy ciężar. Jeśli będzie dobrze, norweska prasa będzie mnie hołubić, jeśli źle, będą po mnie „jechać”. To z kolei motywuje mnie do cięższej pracy i większego skupienia. Chyba jestem gotowy do roli lidera, ale tak naprawdę wszystko okaże się podczas sezonu...

NTN:

Twoje wyniki na igrzyskach w Soczi były doprawdy fantastyczne. Spodziewałeś się takiego obrotu sprawy?

KJ:

W tej grze, jaką jest narciarstwo alpejskie, nie bardzo można cokolwiek przewidzieć, ale każdy ma swoje marzenia i nadzieje. Nie ukrywam, że ja też je miałem. Po mojej nieszczęśliwej kontuzji w supergigancie w Schladming byłem bardzo zmotywowany do mocnego powrotu. Chciałem udowodnić sobie i innym, że jestem zawodnikiem dojrzałym i stać mnie na bardzo dobry wynik. Kiedy w zjeździe w Soczi zdobyłem brązowy medal, wiedziałem już, że wszystko się zgadza. W dniu supergiganta czułem się bardzo mocno i rano nie byłem zdenerwowany. Podczas przejazdu wszystko poszło tak, jak zaplanowałem i zdobyłem złoty medal... To niesamowite uczucie. Nagle stałem się członkiem bardzo ekskluzywnego klubu ludzi, którzy tego doświadczyli. Do dziś robi mi się ciepło, kiedy o tym myślę...

NTN:

Do tej pory najwięcej punktów PŚ zdobyłeś w gigancie, ale z kolei twoje ostatnie wyniki świadczą, że stajesz się coraz bardziej narciarzem konkurencji szybkościowych. Jak jest w tym sezonie i gdzie czujesz się najmocniejszy?

KJ:

Zdecydowanie w supergigancie i zjeździe. Razem z trenerami planowaliśmy znacznie więcej treningów giganta, który przez lata był moją koronną konkurencją i bardzo chciałem znowu jeździć go na światowym poziomie, ale...

Z 30 zaplanowanych dni gigantowych zrealizowaliśmy jedynie pięć albo sześć.

Gdziekolwiek byśmy pojechali, pogoda była przeciwko nam. Padał deszcz albo wiał huraganowy wiatr, albo jedno i drugie... Zdecydowanie nie jestem jeszcze w gigantowym rytmie, ciągle próbuję być szybszy, ale jeszcze mi się nie udaje. Może za miesiąc lub dwa? Bazując na sporej już rutynie, mam wielkie nadzieje na bardzo dobry sezon w konkurencjach szybkich. Ciągle jeszcze jestem w „uderzeniu”, pomimo niewielkiej liczby godzin treningów na śniegu. Pocięszam się, że inne ekipy miały niewiele lepiej. To było trudne lato. Życzyłbym sobie być lepiej przygotowanym...

NTN:

Kogo upatrujesz w gronie faworytów giganta w tym sezonie (rozmowa odbyła się na dzień przed pierwszym startem w Sölden)?

KJ:

To proste. Ted, Marcel i Alexis Pinturault. Ja do tego grona dodałbym też Thomasa Fanarę, który ma fenomenalną technikę jazdy, lecz jeździ odrobinę pechowo, oraz Henrika Kristoffersena. Nasz Henrik zrobił olbrzymie postępy i jest superszybki na treningach. Jak wiadomo, nie ma kłopotów „z głową” i znakomicie znosi presję, co udowodnił już nie raz. Może sporo namieszać w tym sezonie. Siebie nie zaliczam do faworytów początku sezonu. Może uda mi się zbudować formę do mistrzostw świata w Beaver Creek.

NTN:

Co ze zjazdami? Aksel nie będzie startował i w zasadzie za wyjątkiem Mathiasa Mayera trudno wskazać pewnych faworytów. Czy w tej konkurencji widzisz siebie w roli zwycięzcy?

KJ:

No nie, tak łatwo to jednak nie będzie! Oprócz wspomnianego Mayera, mogę w gronie faworytów szybko wymienić bardzo mocnych członków włoskiego teamu: Christofa Innerhofera i Dominika Parisa. Nie należy też zapominać o Hannesie Reichelcie i Eriku Guay. Miller – jeśli będzie zdrowy i w humorze – może sporo namieszać. Siebie też zaliczam do grona tych mocniejszych. Zeszły sezon skończyłem na drugim miejscu w supergigancie i trzecim w zjeździe. Aksel prowadził w obu klasyfikacjach z ogromną przewagą. Ten sezon będzie o tyle ciekawszy, że trudno wskazać pewnego faworyta.

NTN:

Myślisz, że masz już wystarczająco dużą rutynę na zjazdowych trasach? Co

roku startujecie przecież w tych samych miejscach.

KJ:

Tak. Znam wszystkie trasy na pamięć. Już nie jestem żółtodziobem (śmiech).

NTN:

Którą z tras lubisz najbardziej?

KJ:

Zdecydowanie tę w Beaver Creek, ale lubię też Val Gardena i Kitzbühel. To śmieszne, bo w Kitz nigdy nie miałem dobrego wyniku, ale lubię tę górę. Oczywiście najlepiej czuję się w Kvitfjell, gdyż praktycznie dorastałem na tym stoku. Nie znoszę zjazdu w Bormio i Lake Louise. Trawers w Bormio jest bardzo

Hujara twierdził, że nowe deski zapobiegą wielu kontuzjom. Jak jest naprawdę? Moim zdaniem nie się nie zmieniło lub jest trochę gorzej.

ciężki i nie umiem znaleźć na nim szybkiej linii. Dla odmiany w Lake Louise nie potrafię znaleźć szybkiej linii od góry do dołu. W tym zjeździe nic się do cholery nie dzieje. Musisz tylko cały czas się optymalnie ślizgać. Łapię się na tym, że tracę koncentrację z nudów... Nie rozumiem tego zjazdu i już.

NTN:

Nie jesteś jedynym. Wielu zawodników i zawodniczek ma podobne odczucia. Za wyjątkiem Lindsey Vonn, która wygrała tam ze sto razy... Punkty w kombinacji. Masz na nie ochotę?

KJ:

Oczywiście, ale w programie pozostawiono jedynie dwie superkombinacje, więc dla mnie trening slalomu nie ma sensu. Tracę tylko niepotrzebnie czas, gdyż w slalomie otwartym nie mam najmniejszych szans na trzydziestkę. W kombinacjach będę oczywiście startował, ale nie oglądajcie slalomów w moim wykonaniu (śmiech).

Tak czy inaczej mój sezon – tak na poważnie – zacznie się w tym nielubianym Lake Louise. Tym razem mam nadzieję na znalezienie szybkiej linii.



NTN:

Wróćmy jeszcze na chwilę do początku naszej rozmowy. Komu głównie będziesz „matkował” w tym sezonie?

KJ:

Pomiędzy mną i Akselem są tylko trzy lata różnicy wieku. Pomimo tego, on zawsze był tym znacznie bardziej doświadczonym zawodnikiem i ciągnął mnie za sobą. Ja miałem kilka kontuzji, które opóźniły moją karierę, ale podobnie jak Svindal wcześniej byłem jedynym „młodym”, który miał jakieś szanse. Teraz jest inaczej. Mamy całą watahę młodych, zdolnych narciarzy. Henrik jest oczywiście najlepszym z nich, ale on nie potrzebuje już wielkiej pomocy. Kristoffersen jest bardzo, bardzo silny psychicznie, a jego



technika jest wspaniała. Jeśli uda mu się uniknąć kontuzji, może być wielkim zawodnikiem. Już dziś norweska brukowa prasa nazywa go drugim Stenmarkiem, zapominając chyba, że Ingemar jest Szwedem (śmiech). Oprócz niego jest jeszcze dwóch-trzech chłopaków, o których wkrótce usłyszysz sportowy świat.

NTN:

Norwegowie zawsze byli słynni z powodu wspaniałej atmosfery w zespole. Tak zwany „team spirit” to wasza specjalność.

KJ:

To prawda, ale to wymaga pracy. Młodych musisz zawsze integrować. Wciągając ich do zespołu, nie być w stosunku do nich aroganckim nawet wtedy,

kiedy działają ci na nerwy, bo są głośni i wszędzie ich pełno. To wszystko jest łatwiejsze, kiedy do zespołu wprowadzasz jednego, a nie pięciu. Zobaczymy. Mam nadzieję, że utrzymamy wspaniałą atmosferę w zespole.

NTN:

Norwegowie są znani i szybcy, do tego sympatyczni. Co dzieje się z Norweżkami?

KJ:

Dobre pytanie... Gdybym znał odpowiedź, to pewnie można by było coś zmienić. Wyniki nie przychodzą jednak z roku na rok, ale najwcześniej po pięciu latach rozsądnego prowadzenia zespołu. Mamy teraz bardzo ciężki, już prawie piętnastoletni okres słabej jazdy na-

szych zawodniczek, ale wiem, że dzieje się coś pozytywnego i kilka dziewcząt z młodszych roczników bardzo dobrze rokuje. Wkrótce zobaczymy, czy to prawda, ale nie spodziewamy się norweskiej Mikaeli Shiffrin. Raczej można mówić o stabilnym zespole.

NTN:

Cały czas dziennikarze podkreślają, że stok w Sölden jest taki trudny. Mnie jednak – w porównaniu do Alta Badia, Adelboden czy Kranskiej Góry, wydaje się raczej łatwy. Co o nim sądzisz?

KJ:

Stok jest łatwy. Wielka otwarta lodowcowa przestrzeń, stroma, ale krótka ścianka, żadnych niespodzianek. Jest jednak małe ale... To pierwsze zawody



w sezonie i wielu zawodników nie jest jeszcze optymalnie przygotowanych. Lodowcowy śnieg jest bardzo agresywny. Wielkie kryształki pod wpływem wstrzykiwania wody szybko zamieniają się w płyty lodu. Od chwili zmiany depek na te nowe, proste i dziwne, nigdzie indziej nie wydaje się, że zawodnicy jeżdżą tak słabo. Mogę podsumować to tak: łatwa góra, trudne zawody.

NTN:

Nie lubisz nowych nart gigantowych?

KJ:

Miałem kontuzję, kiedy się pojawiły. Wróciłem do ścigania i musiałem walczyć ze swoimi słabościami i nowym sprzętem. Teraz jest trochę lepiej, ale na początku naprawdę nienawidziłem tych dech. Poza tym uważam, że zawodnicy, w zależności od masy, wzrostu oraz preferencji, powinni mieć możliwość wyboru długości i taliowania. My naprawdę nie jesteśmy ignorantami i wiemy, co jest dla nas dobre. Narciar-

stwo to nasz zawód i nikt nie chce się uszkodzić lub zabić. Jest duża różnica pomiędzy mną a na przykład Massimiliano Bardonem. Efektem wprowadzenia nowych nart jest pakowanie masy i siły à la Hirscher. Hujara twierdził, że nowe deski zapobiegą wielu kontuzjom. Jak jest naprawdę? Moim zdaniem nic się nie zmieniło lub jest trochę gorzej, szczególnie wśród młodszych. Dwa dni temu straciliśmy na treningu Adriana Sejersteda. Będzie pauzował cały sezon, a przecież on jest mistrzem świata juniorów i wspaniale zapowiadającym się zawodnikiem. Może właśnie jego kariera legła w gruzach? Mam nadzieję, że tak nie jest, ale ryzyko istnieje. Ktoś powinien pokazać statystyki, jak jest naprawdę, a nie tylko pieprzyć na konferencjach, że FIS jest zadowolony ze zmian. Odejście Hujary nie było przypadkowe. Jest tak skompromitowany wśród nas, że stracił cały autorytet i nikt już nie wierzy w ani jedno

jego słowo. Wallner od razu zatrzymał nowe, planowane zmiany w slalomie. Mam nadzieję, że jest rozsądniejszy.

NTN:

Marzenia i nadzieje na ten sezon.

KJ:

Chcę, żeby od startu w Kanadzie i USA tak zwana śnieżna kula zaczęła się dla mnie toczyć. Każdy dobry wynik napędza cię pozytywnie i łatwiej o następny. Marzę o medalu mistrzostw świata, bo nie mam jeszcze żadnego, a to pomału najwyższy czas (śmiech).

NTN:

Będziemy trzymać kciuki. Dziękujemy za bardzo interesującą rozmowę.

KJ:

Do zobaczenia!

Wywiad ten autor dedykuje decydom z PZN oraz naszym zawodnikom, którzy na eliminacje na lodowcu potrafią w pięciu przyjechać sześcioma samochodami (może żdziebko przesadziłem).

SIDAS

Your foot company™
www.sidas.pl



Lider bootfittingu



Przedstawiciel w Polsce WINDSPORT
30-418 Kraków ul. Zakopiańska 56A tel. 12 267 79





Tessa Worley

Powrót na szczyt

Tessę dopadam w recepcji hotelu w Sölden. Całkiem przypadkiem, ale znajdzie dosłownie kilka minut, żeby pogadać. Jest jedną z tych wybitnych alpejek, których kontuzje nie ominęły i właśnie wraca w dobrym stylu. Może pojechała trochę zbyt nerwowo w drugim przejeździe, ale siódme miejsce w pierwszych zawodach po kontuzji wstydu nie przynosi.

Magazyn NTN:

Jakie to uczucie wspiąć się prawie na sam szczyt po tak poważnej kontuzji?

Tessa Worley:

Cudownie. Dziękuję bardzo, to wspaniałe uczucie, kiedy nagle zdajesz sobie sprawę, że wszystko znowu funkcjonuje normalnie i ponownie możesz walczyć na trasach. Naprawdę nie do opisania.

NTN:

Dziś na stoku wszystko rozgrywało się bardzo szybko. Wydawało się, że mo-

żesz sięgnąć nawet po miejsce w pierwszej trójce. Co tam się wydarzyło, mały błąd?

T.W.:

Niezupełnie. Nie zrobiłam żadnego wyraźnego błędu. Strata była raczej sumą wielu mniejszych błędów. Po prostu dziewczyny przede mną pojechały lepiej. Brakuje mi jeszcze trochę takiej pewności w zawodach, którą daje tylko liczba startów. Drugi przejazd był bardzo wymagający, gdyż odbywał się częściowo przy gorszym świetle. Ja miałam trochę pecha do warunków. Dodatkowo, w pierwszym przejeździe, startowałam na trasę z numerem dwa. W przejeździe drugim jechałam już po 25 zawodniczkach. To robi ogromną różnicę, szczególnie dla osoby wracającej po kontuzji. Zupełnie jednak nie mogę narzekać. Jeśli by ktoś zapytał mnie wczoraj, czy chcę być siódma, to brałabym to miejsce w ciemno. Je-

stem szalenie szczęśliwa – podkreślam raz jeszcze.

NTN:

Trasa w Sölden jest w jednej części bardzo stroma. To największe nachylenia, po jakim dziewczęta jeżdżą giganty. Jak czujesz się przed następnymi zawodami? Czy bardziej odpowiadają ci nieco bardziej płaskie odcinki?

T.W.:

Ciągle jestem na etapie rehabilitacji i powrotu do normalnego ścigania, więc trudno mi mówić o planach na następne zawody. Moim jedynym planem jest tylko trening, trening, trening. Jak będzie się układać w zawodach, jest sprawą dobrego przepracowania tych treningów, zarówno technicznych, jak i wzmacniających zbyt słabą jeszcze nogę. Pomiędzy trafiają się starty, gdyż sezon dla mnie zaczął się trochę zbyt wcześnie. Nie będę przykładać żadnej miary do wyników, aż do mistrzostw świata. Co do stoków – je-



**WYWIAD PRZEPROWADZIŁ
I OPRACOWAŁ:** Tomek Kurdziel
ZDJĘCIE: Agence Zoom

stem nieduża i wolę trasy strome, na których liczy się technika i szybkość reakcji, a nie masa.

NTN:

Czyli próba obrony tytułu mistrzyni świata to sprawa priorytetowa?

T.W.:

Oczywiście, że będę walczyć, ale nie da się nic zaplanować. Moje kolano nie boli i w zasadzie jest tak sprawne, jak było. Do mistrzostw jest jeszcze trochę czasu, więc na pewno uda się nadgonić z przygotowaniem siłowym kontuzjowanej nogi. To, czego zupełnie nie da się wytrenować bez udanych startów w zawodach, to pewność siebie. Tej brakuje mi teraz najbardziej, ale jeszcze kilka takich wyników jak w Sölden, a i to uczucie wróci. Jeszcze jestem wystarczająco młoda, aby w przyszłości wypracować kilka dobrych rezultatów na wielkich imprezach. Nie śpieszę się.

NTN:

Wszystkiego dobrego więc, będziemy za ciebie trzymać kciuki na mistrzostwach.

T.W.:

Dziękuję bardzo – może pomoże.

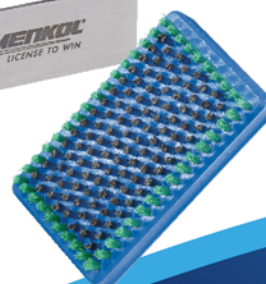
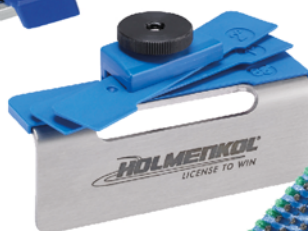
Najstarszy producent smarów narciarskich-1922 rok

HOLMENKOL
LICENCJA NA ZWYCIĘSTWO

Wyposaża 50
Narodowych Kadr
Narciarskich



Racing Program
smary i akcesoria
do nart i snowboardu



KAMI

Wyłączny dystrybutor **KAMI**
ZAKOPANE, ul. Piłsudskiego 61b
tel./fax:18-20-159-61
email:holmenkol@holmenkol.pl

www.holmenkol.pl



Szwedki blondyneczki

Siedmiomilowe buty



TEKST: Piotr Klin
ZDJĘCIA: GEPA, Head

„Hobby” – słowo, które podobnie jak „weekend” i „sorry” używane w języku polskim jest miódkiem dla uszu Bralczyków naszego świata – to nic innego, jak sposób spędzania wolnego czasu. W moim przypadku, przez ostatnie naście lat, było to słowo nieodłącznie związane ze sportem. Poprzez uprawianie dyscyplin wszelakiej maści, czytanie i pisanie o sporcie posiadałem umiejętność przekierowania każdej konwersacji na tematykę sportową w ciągu paru minut. Szczerze mówiąc, ostatnim, niezwiązanym ze sportem hobby w moim przypadku było zbieranie naklejek z gum Turbo. Tym większe było moje zaskoczenie, gdy przytąpałem się na spędzaniu czasu na moim nowym, wolnym od sportu hobby. Jest to odnajdowanie i porównywanie polskich i angielskich powiedzeń. Dajmy na to, przysłowiowa polska baletnica, której przeszkadza rąbek u spódnicy, w Anglii to robotnik, który obwinia swoje narzędzia. Gdzie Polak stawia wszystko na jedną kartę, tam Anglik wkłada wszystkie jajka do jednego koszyka. Ktoś, kto wkłada kij w polskie mrowisko, na Wyspach wrzuca kota między gołębie. W profesjonalnym sporcie od dawna wiadomo, że jeśli ktoś jest od wszystkiego, to jest do niczego, czy też, jak to mawiają wyspiarze, „A jack of all trades is a master of none”, i tu nasuwa się pytanie – jak to przysłowie brzmi po szwedzku?

Możliwe, że nie ma ono swojego skandynawskiego odpowiednika, a nawet jeśli ma, to nikt nie wypowiada go na głos przy szwedzkich alpejkach. W historii alpejskiego Pucharu Świata było jedynie sześć zawodniczek, którym udało się wygrać każdą z pięciu konkurencji. Dwie z nich to Szwedki Anja Pärson i Pernilla Wiberg. Obie panie zgromadziły łącznie dziewięć medali olimpijskich, 19 medali mistrzostw świata i 66 zwycięstw alpejskiego Pucharu Świata. Dla nowego pokolenia szwedzkich alpejek oznacza to jedno – aby zostać gwiazdą, trzeba sprostać wygórowanym oczekiwaniom bądź, jak to mawiają na Wyspach, ma się duże buty do wypełnienia.

Tu nasuwa się pytanie, jak znaleźć kogoś, kto wypełni siedmiomilowe buty pozostawione przez Pärson i Wi-

berg. Zasadniczo istnieją dwie metody. Pierwsza, zwana cudowną, jest zdecydowanie łatwiejsza i bliższa polskiemu sercom, gdyż polega na czekaniu na cud. Druga wymaga odpowiedniego planu szkoleniowego, finansowania, struktury, zaangażowania związku i zdaje się nader bliska sercom Szwedów. Największą zaletą opisanego podejścia jest gwarancja silnej drużyny. Znalezienie drugiej Pärson/Wiberg może zająć kilka ładnych lat, lecz jeśli chodzi o siłę szwedzkiego narciarstwa alpejskiego, wystarczy spojrzeć na wyniki Szwedów w zawodach drużynowych, by zdać sobie sprawę, że metoda numer dwa przynosi efekty. Od mistrzostw świata w Åre (2007) Szwecja nie opuściła podium w konkurencji drużynowej tych zawodów. Nie zapominajmy jednak, że narciarstwo alpejskie to sport indywidualny, który potrzebuje wspaniałych jednostek, by porwać serca i umysły narodu. Ile wody będzie musiało upłynąć w Dalälven, zanim Szwecja doczeka się kolejnej supergwiazdy? Przedsezonowe doniesienia ze szwedzkiego obozu podkreślały, iż nawet najstarsi Szwedzi nie pamiętają tak dobrego okresu przygotowawczego, co oznacza, że warto przyjrzeć się tegorocznemu składowi damskiej kadry. Kto wie, może nadszedł czas, by ktoś zdjął z kolka buty Anji Pärson i spróbował je godnie wypełnić?

Przegląd kadry otwiera, jak to się ma wia po dżentelmeńsku, najbardziej doświadczona, czternastokrotna mistrzyni kraju (4DH, 4SG, 6GS) Jessica Lindell Vikarby. Dociekliwi kibice zapewne pamiętają jej zaciętą walkę z Anną Fenninger o Małą Kryształową Kulę za slalom gigant 2013/2014. Jessica przystąpiła do zawodów w Lenzerheide z 14-punktową przewagą. Niestety zajęła trzecie miejsce za plecami Fenninger i Brem, co sprawiło, że musiała obejść się smakiem. Utrata prowadzenia w klasyfikacji gigantowej podczas ostatnich rozgrywek sezonu nie była największym zawodem, jaki spotkał Szwedkę minionej zimy. Po pierwszym przejeździe olimpijskiego giganta Lindell Vikarby zajmowała drugie miejsce. Niestety, nerwowy drugi przejazd kosztował ją spadek o pięć lokat. Jessica przyznała, że po zawodach czu-



ła się zdruzgotana, ponieważ zdała sobie sprawę, że zmarnowała ostatnią szansę na olimpijski krążek. Pomimo tej gorzkiej pigułki, jaką przyszło jej przełknąć, zeszły sezon był najlepszym w jej karierze. Drugie miejsce w klasyfikacji gigantowej i jedenasta lokata w klasyfikacji generalnej Pucharu Świata były rezultatem wyśmienitych występów w gigancie. Szwedka zaliczyła pięć wizyt na podium, z czego jej jedyne zwycięstwo przypadło na zawody będące próbą generalną przed mistrzostwami świata w Beaver Creek. Skoro mowa o próbach generalnych, drugie zwycięstwo Lindell Vikarby w zawodach Pucharu Świata przypadło na przedostatni supergigant przed mistrzostwami świata 2009 w Val d'Isère, w połączeniu z trzecią lokatą w Ga-Pa. Dwa dni przed czempionatem Jessica stawiana była w gronie faworytów do złota. Niestety, na samych mistrzostwach nie było już tak kolorowo – dwunaste miejsce i ponad 2 s straty do Vonn było najlepszym, co spotkało Szwedkę w dolinie Izery, a upadek podczas treningu do zjazdu przedwcześnie zakończył jej sezon.

Jessica przyznaje, że powoli zaczyna odczuwać swój wiek, lecz szybko dodaje, że dopóki chęci i motywacja jej nie opuszczą, będzie walczyć o swoje miejsce w kadrze. Bez wątplenia nie będzie to łatwa walka, wystarczy spojrzeć, kto znalazł się za plecami Lindell Vikarby w klasyfikacji gigantowej za zeszły sezon.

Dwa lata młodsza, dwudziestoosmioletnia Maria Pietilä-Holmner, bo o niej mowa, z pewnością nie ułatwi seniorce Lindell Vikarby zadania. Specjalizacja drugiej ze Szwedek to slalom i slalom równoległy. Jak dotąd, w swoim dorobku ma osiem lokat w czołowej trójce zawodów Pucharu Świata, w tym dwa zwycięstwa za slalom w Aspen (28.11.2010) oraz slalom równoległy w Monachium (2.01.2011). Maria rozpoczęła swoją przygodę z alpejskim Pucharem Świata dość wcześnie, bo w wieku 16 lat (Sölden, 16.10.2002). Należy jednak wspomnieć, że początkowo jej występy były sporadyczne i niezbyt udane. Dopiero pierwsze punkty, wywalczone w Åre blisko półtora roku później, zapewniły jej stałe miejsce w pucharowym składzie. Aczkolwiek, jak to mawiają, nie samym Pucharem Świata człowiek żyje. Przedstawiając sylwetkę Pietilä-Holmner, nie wypada pominąć jej sukcesów na dużych imprezach. Pierwszym medalem, który





udało się wywalczyć Marii na arenie międzynarodowej, było złoto za slalom podczas młodzieżowych mistrzostw świata 2006 w Mont-Sainte-Anne. Chciałoby się rzec „lepiej późno niż wcale”, jako że był to jej piąty, a zarazem ostatni, występ na imprezie tego typu. W seniorskich mistrzostwach świata Holmner może pochwalić się pokazniejszym dorobkiem. Od mistrzostw świata w Åre, gdzie zajęła drugie miejsce w slalomie gigancie, udało się jej zdobyć przynajmniej jeden medal na każdej imprezie mistrzowskiej, z wyjątkiem czempionatu w Val d'Isère. Do – wcześniej wspomnianego – srebra dołożyła brąz za slalom w Ga-Pa (2011) oraz srebro i brąz za konkurencje drużynowe, odpowiednio w Ga-Pa (2011) i Schladming (2013). Jak w przypadku większości alpejczyków, kariera Marii nie była wolna od kontuzji. W styczniu 2012, podczas zgrupowania treningowego kadry w Austrii, szwedzka slalomistka naderwała więzadło krzyżowe, co zmusiło ją do przedwczesnego zakończenia sezonu. Jak sama przyznała, przymusowa przerwa w startach pozwoliła jej zrozumieć, jak bardzo kocha swój styl życia

i że zrobi wszystko, by go nie stracić. Występami w minionym sezonie Holmner udowodniła słuszność powiedzenia „co cię nie zabije, to cię wzmocni”, kończąc sezon na jedenastej pozycji w klasyfikacji generalnej, trzeciej w klasyfikacji gigantowej oraz zaliczając dobry występ na igrzyskach olimpijskich w Soczi (szósta w gigancie). Wyniki, w otwierających biejący sezon zawodach w Sölden i Levi, również napawają optymizmem. Biorąc pod uwagę, iż oba stoki nie należą do jej ulubionych, odpowiednio ósma i czwarta lokata, jakie udało się jej tam wywalczyć, wskazują na wysoką formę Szwedki w sezonie poolimpijskim.

W latach 60. francuski światek kolarski podzielony był na dwa obozy. Część kibiców dopingowała Jacques'a Anquetila, pięciokrotnego zwycięzcę Tour de France oraz niekwestionowanego króla jazdy indywidualnej na czas. Pomimo tego, znaczna większość francuskich fanów preferowała Raymonda „Pou Pou” Poulidora. Przyczyna była dość prosta – Mistrz Jacques wygrywał wyścigi z regularnością szwajcarskiego zegarka, lecz czynił to z finezją i pasją



godną urzędnika skarbowego. Z drugiej strony, Poulidor był symbolem walki do ostatka sił, bez zważania na widmo nieuchronnej przegranej. Pou Pou zgromadził osiem miejsc na podium Tour de France oraz cztery medale mistrzostw świata. Jednak, jak wskazuje na to jego pseudonim „Wiecznie Drugi”, nigdy nie udało mu się wygrać żadnej ze wspomnianych imprez.

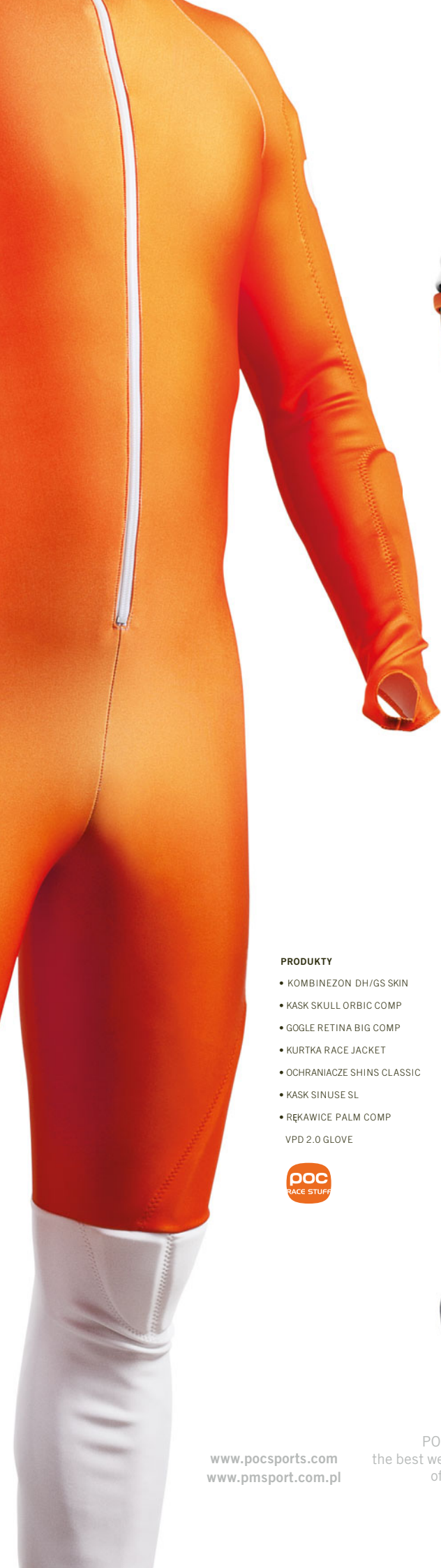
W ekipie Szwecji nie brakuje talentów, pytanie brzmi, czy któryś z nich będzie w stanie wykrzesać isierkę geniuszu?

Ta, pozornie oderwana od tematu, historia ma wiele wspólnego z karierą trzeciej ze szwedzkich kadrowiczek – Fridy Hansdotter. Ta dwudziestodwuletnia slalomistka z Västerås, jest

właścicielką dość nietypowego rekordu w alpejskim Pucharze Świata, a mianowicie liczby wizyt na drugim stopniu podium, bez wcześniejszej wygranej w karierze. Zanim udało jej się wygrać pierwsze zawody z cyklu PS (Kranjska Gora 2.02.2014), Szwedka stawiała na drugim stopniu podium osiem razy. Na zakończenie minionego sezonu, Frida uplasowała się na drugim miejscu slalomu w Lenzerheide, co przypieczętowało jej drugą lokatę w klasyfikacji slalomowej 2013/2014. Obecny sezon, „Poulidor w spódnicy” rozpoczęła mocnym akcentem, zajmując drugie miejsce w inauguracyjnym slalomie w Levi. Co ciekawe, za młodu ulubionym sportem Hansdotter była piłka nożna, którą uprawiała do 12. roku życia. Mimo to, od najmłodszych lat trenowała również narciarstwo alpejskie. Bez wątplenia duży wpływ w tej kwestii miał jej ojciec, który był reprezentantem kraju w narciarstwie alpejskim. Drugim z czynników była chęć dorównania starszej siostrze, która, jak przyznaje sama Frida, była bardziej obiecującym talentem w rodzeństwie Hansdotter. Z lat młodości w Szwedce wciąż pozostało zamiłowanie do sportów drużynowych,

dlatego też na każdym kroku podkreśla, jak duży wpływ na dobrą postawę całego zespołu ma wyśmienita atmosfera panująca w narodowym teamie. Rzecz jasna, Hansdotter jest również stałym członkiem szwedzkiej ekipy w zawodach drużynowych, co obok jej brązu za slalom na mistrzostwach świata w Schladming (2013), zaowocowało wcześniej wspomnianym srebrem w drużynie. Na razie Frida zapracowała sobie na miejsce w sercach szwedzkich kibiców jako wiecznie druga, lecz jest dosłownie o krok, czy też o skręt od zostania alpejskim odpowiednikiem Jacques'a Anquetila.

Jak dotąd, wszystkie trzy opisane alpejki, choć bez wątplenia utalentowane i utytułowane, nie mają zbyt wielkich szans, by zastąpić Pärson i Wiberg – z powodu braku wszechstronności. Czwartą, godną przedstawienia alpejka ze szwedzkiej kadry, to Kajsa Kling, która dzięki dobrym występom we wszystkich konkurencjach alpejskiego Pucharu Świata w ostatnim sezonie zanotowała, godny pozazdroszczenia, awans w klasyfikacji generalnej ze 102. lokaty w sezonie 2012/2013 na miejsce nr 15 za sezon 2013/2014. Na pierwszy rzut



Race Stuff

PRODUKTY

- KOMBINEZON DH/GS SKIN
- KASK SKULL ORBIC COMP
- GOGLE RETINA BIG COMP
- KURTKA RACE JACKET
- OCHRANIACZE SHINS CLASSIC
- KASK SINUSE SL
- RĘKAWICE PALM COMP
- VPD 2.0 GLOVE



Wchodząc na rynek w 2005 roku, firma POC postanowiła skierować swoją ofertę do zawodników. Osiągane przez nich wyniki wymagają najwyższej jakości, sprawdzonego i wygodnego sprzętu. POC stale doskonali istniejące i opracowuje nowe produkty, a linia Race Stuff Spełnia ich wysokie wymagania.

Team POC: Julia Mancuso, Steven Nyman, Frida Hansdotter, Jessica Lindell Vikarby, Maria Pietilä Holmner, André Myhrer and Mattias Hargin



www.pocsports.com
www.pmsport.com.pl

POC is a Swedish company with a strong mission to do the best we can to possibly save lives and to reduce the consequences of accidents for gravity sports athletes and cyclists.

POC



oka wygląda to na historię prosto z bajki. W rzeczywistości szwedzka alpejka jest jednym z bardziej doświadczonych przez los członków narodowej ekipy. Jej debiut na mistrzostwach świata z pewnością pozostawił po sobie mieszane uczucia. Z jednej strony – była osiemnastolatka, której dano szansę wystartowania w mistrzostwach świata Åre 2007 rozgrywanych w jej rodzinnym mieście, z drugiej strony – presja, która okazała się zbyt duża i młoda alpejka nie ukończyła żadnego z przejazdów – slalomu i giganta. Debiut olimpijski (Vancouver 2010) nie był o wiele lepszy. Z powodu grypy osłabiona Kling wystartowała jedynie w gigancie, gdzie zajęła przyzwoite 26. miejsce. W grudniu 2010, po upadku podczas pierwszego przejazdu giganta w Semmering, Szwedka uszkodziła więzadła w obu kolanach, co przedwcześnie zakończyło jej występy w Pucharze Świata 2010/2011. Z powodu braku odpowiedniego przygotowania kolejny sezon, w dużej mierze,

spisany był na straty. Na domiar złego zakończył się kontuzją barku, który wymagał operacji w marcu 2012. Ingerencja chirurgów miała negatywny wpływ na występy Kling w przedolimpijskim sezonie 2012/2013. Sześć miesięcy przed igrzyskami olimpijskimi w Soczi, szwedzki związek poinformował Kaję, iż z powodu braku satysfakcjonujących wyników starty zawodniczki nie będą finansowane z państwowej kasy. Był to poważny cios, który nieomal zakończył karierę Kling. Dzięki wsparciu rodziny i sponsorów (o których nie było łatwo), ambitna Szwedka postanowiła zmienić plan treningowy, spędzić czas z psychoterapeutą, by lepiej radzić sobie ze stresem przedstartowym, i zanotowała najlepszy sezon w karierze. Pierwsze podium Pucharu Świata w karierze (druga w supergigancie w St. Moritz) oraz osiem miejsc w czołowej dziesiątce pucharowych zawodów zapewniło jej nie tylko wcześniej wspomnianą wysoką lokatę w klasyfikacji generalnej,

lecz również tytuł wschodzącej gwiazdy narciarstwa alpejskiego Szwecji. Anja Pärson, zapytana o jej zdanie na temat Kling, bez wahania stwierdziła, iż jeśli Kajsa zda sobie sprawę z pełni swojego potencjału, ma szansę zostać jedną z najwyśmienitszych narciarek w historii. Na ten moment wydaje się, że Kling jest na dobrej drodze do spełnienia przepowiedni Pärson. Dodatkową motywacją będzie z pewnością możliwość występu na mistrzostwach świata, rozgrywanych ponownie w jej rodzinnym Åre w 2019 roku. Po nieudanym występie w 2007 powinno być tylko lepiej, wszakże nic dwa razy się nie zdarza.

Oprócz opisanej czwórki, w kadrze Szwecji aż roi się od młodych talentów, które w najbliższych latach za wszelką cenę będą chciały przenieść sukcesy młodzieżowe na grunt seniorski. Urodzona w 1992 r. Emelie Wikström jest z pewnością jedną z nich. Pomimo młodego wieku, Emelie posiada w swoim dorobku osiem medali mistrzostw

Szwecji, w tym mistrzostwo za superkombinację (2011). Oprócz dobrych wyników na krajowym podwórku, Wikström może pochwalić się dwoma miejscami w czołowej dziesiątce slalomów Pucharu Świata (Zagrzeb – siódme, Schladming – czwarte) oraz wyśmienitym występem w olimpijskim slalomie w Soczi, gdzie wywalczyła szóstą lokatę. Wszystkie te osiągnięcia nabierają dodatkowej wartości, gdy wspomni się o dolegliwości, którą wykryto u alpejki podczas okresu przygotowawczego do bieżącego sezonu. Wikström cierpi na rzadką chorobę polegającą na ciągłym deficycie antyciał w jej organizmie, co przekłada się na podwyższone ryzyko infekcji oraz przetrenowania. Na całe szczęście, młoda Szwedka poddała się kuracji, która – jak sama mówi – przyniosła odczuwalne efekty i powinna mieć pozytywny wpływ na jej postawę w sezonie 2014/2015.

Kolejny z obiecujących szwedzkich talentów, to młodzieżowa wicemistrzyni świata w slalomie (Crans-Montana 2011) oraz dwukrotna mistrzyni Szwecji w tej samej konkurencji, Anna Svenn Larsson. Co godne uwagi, oprócz opisanych tytułów oraz podium Pucharu Świata wywalczonego w Åre (slalom 8.03.2013), najlepszym prognostykiem na przyszłość była jej reakcja po 11. miejscu zajęтым w olimpijskim slalomie. Anna nie zdołała utrzymać pozycji w czołowej dziesiątce, jaką zajmowała po pierwszym przejeździe (9), co doprowadziło ją do łez i poczucia ogromnego rozczarowania. *Per aspera ad astra*, Anno, trzymamy kciuki! Dwa ostatnie nazwiska, na które warto będzie zwrócić uwagę podczas bieżącego sezonu, to Nathalie Eklund i Sara Hector. Pierwsza z pań to prawdziwy „team player”, jako że na swoim koncie posiada dwa medale mistrzostw świata w konkurencjach drużynowych: złoto imprezy juniorskiej (Quebec 2013) i srebro wywalczone w Schladming (2013). Hector ma na swoim koncie trzy medale juniorskich mistrzostw świata (złoto i srebro w gigancie, brąz w slalomie), lecz – jak na razie – piąta lokata w superkombinacji rozegranej w Altenmarkt (12.01.2014) była jej jedyną wizytą w czołowej dziesiątce pucharowych zawodów. Pozostaje mieć nadzieję, że 11. pozycja, w otwierającym bieżący sezon gigancie w Sölden, jest pierwszym krokiem na drodze do sukcesów w karierze seniorskiej. W zestawieniu kadry brakuje jednego z najświeższych szwedzkich talentów – dziewiętnastoletniej Magdaleny Fjaellstroem. Spowodowane jest to poważną kontuzją młodzieżowej mistrzyni świata, jakiej nabawiła się podczas wrześniowego zgrupowania kadry.

Jak widać, w ekipie Szwecji nie brakuje talentów. Pytanie brzmi, czy któryś z nich będzie w stanie wykrzesać tę iskierkę geniuszu, która pozwoliłaby wejść w buty Wiberg lub Pärson? Najbliższa okazja, by się o tym przekonać, nadarzy się na mistrzostwach świata w Beaver Creek, które obojście widzę w żółto-niebieskich barwach.

SERWIS NARCIARSKI NAJWYŻSZEJ WINDSPORT.PL JAKOŚCI

Wszystkie czynności serwisowe wykonywane są na nowoczesnych maszynach do regeneracji nart niemieckiej firmy REICHMANN (m.in. automatyczne zalewanie i wyrównywanie ślizgów)



SERWISUJEMY:

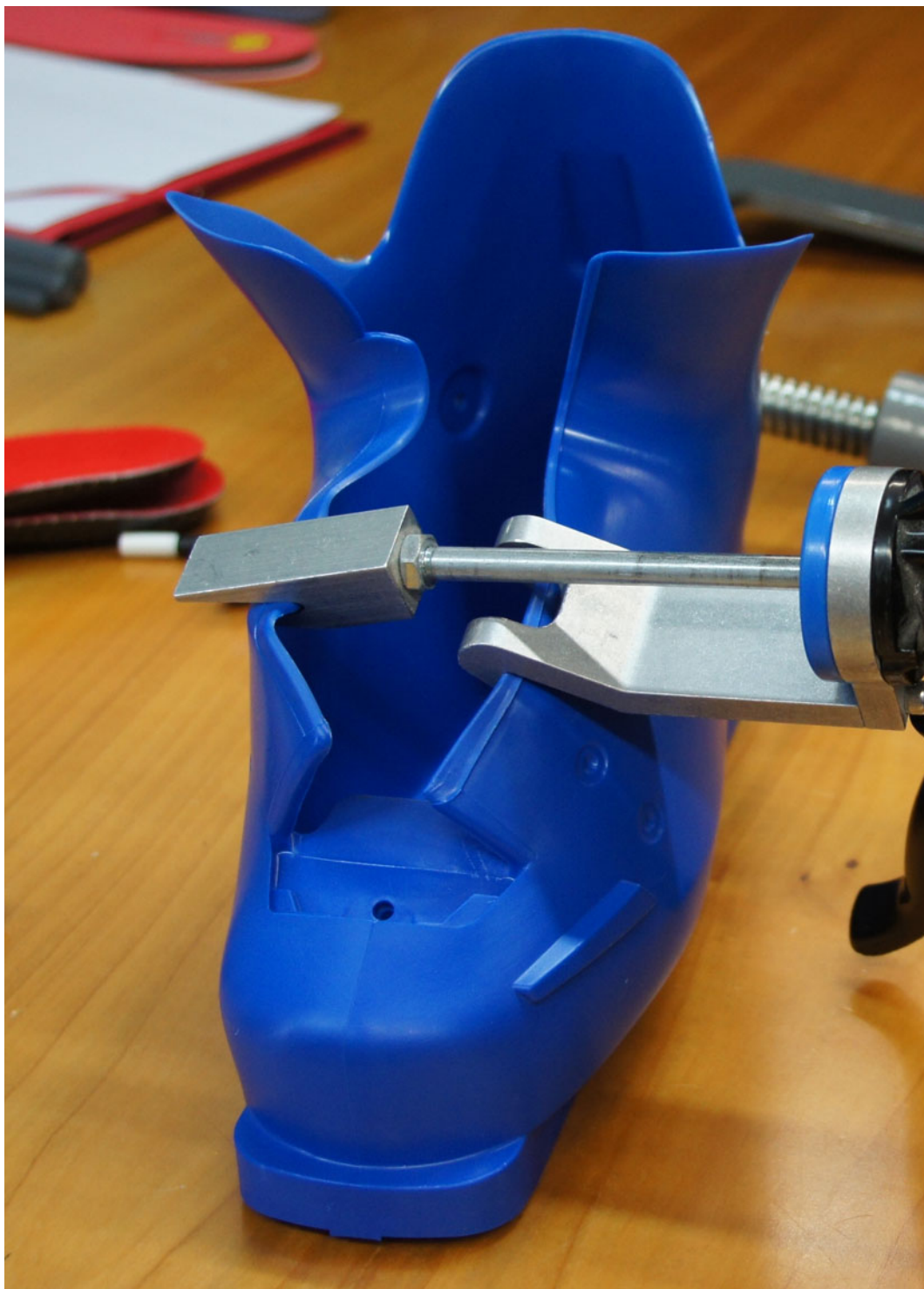
- NARTY BIEGOWE I ZJAZDOWE
- DESKI SNOWBOARDOWE
- MODYFIKACJA SKORUPY BUTÓW NARCIARSKICH

ul. Zakopiańska 56A, Kraków
kom: 697 907 875
tel: 12 263 86 85

pn. - pt. 10-20
sobota 10-17
niedziela 10-15

BUGIKI NA MIARĘ SKROJONE 2.0

Firma Lange – jeden z liderów rynku – wysłała z bardzo ciekawą inicjatywą: zaproszono najlepsze sklepy i serwisy na warsztaty i szkolenie w fabryce w miejscowości Montebelluna, poświęcone dopasowaniu butów narciarskich. Pojawili się wybrani serwisanci z całego świata, a wśród nich znalazło się również miejsce dla kilku osób z Polski. Miło było otrzymać takie zaproszenie, które potwierdza, że Polska jednak istnieje na światowej mapie narciarskiej.





TEKST: Marcin Szafrński
ZDJĘCIA: Tomasz Nagalski, Robert Psiuk



Spotkanie z czołowymi bootfitterami (sorry za to słowo, ale nie mam lepszego polskiego odpowiednika), to zawsze gratka dla zainteresowanych tematem. Zgodnie z zasadami dobrego szkolenia prowadzący sięgnęli do podstaw, aby pod koniec opowiedzieć o detalach i – co najważniejsze – potrafili odpowiedzieć na każde pytanie. Imprezy prowadzili ludzie z ogromnym doświadczeniem: Jules Mills – 20 lat w branży, w tym sześć lat przy Pucharze Świata – oraz Damien Amblard – odpowiednio 15 lat doświadczeń, w tym pięć wśród najlepszych zjazdowców. Na co dzień wspólnie prowadzą sklep obsługujący amatorów w Chamonix, równocześnie pracując indywidualnie z zawodnikami stajni Lange/Rossignol. Agenda została przygotowana tak, że podzielono informacje na pracę z amatorami i obsługę zawodników. Myślę, że wyciągnięte nauki, porównanie codziennej pracy w sklepie i obsługi zawodowców to dobre zestawienie. Zasady podobne, te same pięć punktów, które należy przejść. Podstawa jest zawsze identyczna: serwisant słucha i stara się zrozumieć potrzeby klienta. Z tą różnicą, że później sam decyduje za amatora i gotowe, a zawodowiec... ma przed sobą dopiero połowę drogi. Wybrane subiektywnie kilka par butów zabiera na śnieg i musi przetestować w akcji. Liczy się czas, nie odczucia czy komfort!!!

Krok po kroku. Działania, które prowadzą od wyboru butów do wpięcia w narty: ...przychodzi klient do sklepu/...spotyka serwisant zawodnika:

PUNKT 1: Konsultacja oraz zrozumienie potrzeb.

W obu przypadkach podobne podejście, tylko potrzeby bywają bardzo różne.

PUNKT 2: Badanie anatomiczne oraz mierzenie stopy.

Podstawowa ocena postawy, ruchomości w stawie skokowym, sprawdzenie wysklepienia oraz sposobu stawiania stopy.

Jeśli chodzi o zawodnika, to raczej nie traci się na to czasu. Wszystkie informacje są już zebrane z poprzednich lat i spisane w specjalnych kartotekach. Oczywiście kontuzje mogą sporo zmienić, ale z tym trzeba sobie jakoś poradzić.

PUNKT 3: Wkładka.

Na podstawie badania wykonuje się indywidualną wkładkę, na której leży stopa. Taka wkładka to precyzyjny łącznik między stopą a butem, to idealne wypełnienie buta w środku.

Zawodnik zwykle ma już swoją wkładkę, z którą się nie rozstaje. Po co zresztą ryzykować nową, cała zabawa to balansowanie w granicach dopuszczalnej normy wysokości stania nad śniegiem. Norma to 43 mm i podczas zawodów nie ma litości, przekroczenie to dyskwalifikacja. Może do tego dojść, jeśli zastosuje się zbyt grubą wkładkę.

PUNKT 4: Wybranie odpowiedniej skorupy, właściwego buta wewnętrznego. Ustawienie cantingu.

Amator wybierając sprzęt, bierze często pod uwagę komfort jako znaczny, jeśli nie najważniejszy czynnik. Trzeba przecież wytrzymać w zapiętych butach kilka godzin, a jak się trafi dobre après-ski, to i dłużej. Jeśli jest taka potrzeba, to serwisant ustawi cating – tak, aby podążając za anatomią, ustawić skorupę w miarę najbardziej neutralnie. But wewnętrzny najczęściej pozostaje oryginalny, dostarczony w komplecie ze skorupą.

Zawodnik ma buty w całości rozkręcalne. Trzy sztywności skorupy i trzy



sztywności cholewki. Do tego drobne modyfikacje cholewki w zakresie elastyczności oraz booster. Jest gdzie kombinować. Następny krok, to ustawienie odpowiedniego kąta buta w wychyleniu bocznym. Najpierw, pochylenie dolnej części – poprzez szlifowanie kątowe podeszwy. Można powiedzieć, że regulacja kąta w taki sposób jest trzy razy bardziej agresywna, czyli pochylenie o 0,5 stopnia odpowiada normalnemu ustawieniu cantingu o 1,5 stopnia. Zawodnicy oczywiście regulują również canting. Inaczej niż u amatora – zwykle anatomia nie ma znaczenia. Im bardziej wychylone buty na zewnątrz, tym bardziej agresywne użycie krawędzi. Wszystko opiera się na testach. Zawodowcy mogą sobie pozwolić na zniszczenie kilku par butów (a raczej

kilku części). Dopracowujemy przecież detale, które później przełożą się na ułamki sekund. But wewnętrzny jest często wtryskowy, ale nie zawsze. Często wykonuje się wtrysk samego języka albo... podmienia but wewnętrzny na inną firmę. Liczy się, co widać w TV, a co w środku – to ścisła tajemnica.

PUNKT 5: Modyfikacja skorupy.

W obu przypadkach podobne działania. Trzeba dopasować skorupę do kształtu stopy, naciągnąć, wyszlifować itd. Czasami zdarza się, że buty gotowe są „out of the box”, czyli do założenia od razu i na stok. Najczęściej jednak drobne poprawki są wymagane.

Buty zawodnicze nigdy nie są gotowe od razu. Ich szerokość to 92 mm (w porównaniu do „cywilnych”, które za-

czynają się od 97, a najczęściej wynoszą ponad 100 mm). Buty zawodnicze mają specjalnie nadlaną, zbyt wysoką podeszwę po to, aby po zeszlifowaniu pod kątem, dopiero frezować i dopasować do norm, które identyczne są dla wszystkich wiązań narciarskich.

Ten opis, to oczywiście tylko krótka prezentacja możliwości. Zabawy jest wiele i im bardziej doświadczony boot-fitter, tym więcej narzędzi i rozwiązań. Tutaj akurat można postawić znak równości w obsłudze zawodnika i amatora. Im większe doświadczenie, tym lepszy rezultat. Jak w innych profesjach. Jak w życiu.

Listę autoryzowanych sklepów znajdziecie na stronie www.lange-boots.com.

EWOLUCJA PERFEKCJI



LANGE
ULTIMATE CONTROL. FEEL IT



LANGE
DOMINUJE
WE WSZYSTKICH
KATEGORIACH

50 LAT- PONAD DZIESIĘĆ MILIONÓW SPRZEDANYCH PAR

Unikalna skorupa dopasowana do każdej szerokości stopy (97/100/102mm)

Najwyższy komfort, doskonała precyzja: **8 złotych medali w ośmiu kategoriach**

Podeszwy z certyfikatem ISO: bezpieczeństwo narciarza jest niczym innym niż absolutną koniecznością.

Używane przez **najlepszych narciarzy Pucharu Świata:**

T. Maze, L. Gut, D. Defago, D. Gisin, J. Hudec, N. Fanchini

DALBELLO STORY

I pomyśleć, że było to już 40 lat temu, kiedy w moje ręce wpadły bardzo dziwne i niezbyt foremne buty narciarskie o włosko brzmiącej nazwie dalbello (wtedy tak pisane). Owszem, znałem inne włoskie buty i każdy z nas marzył o Caberach – bo jeździł w nich Stenmark – albo San Marco – bo tych używali Thöni i Križaj, ewentualnie Nordicach, w których jeździli prawie wszyscy pozostali. Na rynku były jeszcze Munari, ale nie cieszyły się naszym zaufaniem – domorośłych „zawodników” akademickich.



TEKST: Tomek Kurdziel
ZDJĘCIA: Dalbello, Ethan Stone



Pewien czas później jeden z kolegów powiedział mi, że Dalbello to marka należąca do firmy Raichle. Nie bardzo byłem w stanie w to uwierzyć. Raichle wówczas, to był absolutnie *state of the art* narciarstwa alpejskiego. Szwajcarskie buty, których cena wykraczała poza wszystko to, co ewentualnie bylibyśmy w stanie zarobić przez rok lub nawet dłużej. Dodatkowo, wiele modeli (Flexon istnieje do dziś produkowany przez Full Tilt) używanych było przez całą rzeszę najwybitniejszych zawodników tamtego okresu. Jakże więc Dalbello, całkowicie nieznanemu włoskiemu producentowi, mógł robić dla nich buty? Historia jednak okazała się prawdziwa, ale zweryfikowałem ją dopiero kilka lat później, będąc już w Norwegii.

Niedawno wpadła mi w ręce przepięknie wydana książka, w której Alessandro Dal Bello podsumowuje 40 lat istnienia swojej firmy i dzieli się z czytelnikami pewnymi, mało znanymi faktami ze swojego życia. Oto kilka z nich:

Życie w powojennych Włoszech nie należało do lekkich. Mały Alessandro (ur. w 1938 roku), jak to dziecko, marzył o karierze zawodowej. Chciał być elektrykiem, gdyż zawód ten wydawał mu się bardzo interesujący. Jednak w Asolo, w prowincji Treviso, bieda wyglądała z każdego kąta i Alessandro już w wieku lat jedenastu, zamiast dalej do szkoły, musiał chodzić do pracy (dedykuję rodzicom dzisiejszych jedenastolatków, którzy nie potrafią zagotować wody). Zamiast harować w polu, wybrał jednak „karierę” u szewca, nauczył się przycinać i szyć buty ze skóry. Ta umie-

jętność umożliwiła mu pierwszą podróż poza granice Asolo, aż do Szwajcarii, do miasteczka Stein am Rhein. Oczywiście w charakterze *gastarbeitera*, oczywiście bez znajomości nawet jednego słowa po niemiecku. Siedemnastoletni Alessandro miał szczęście, gdyż trafił do fabryki butów narciarskich Henke. Życie i praca w Szwajcarii nie były łatwe, ale Dal Bello zarobił tam swoje pierwsze większe pieniądze, znalazł Giovanninę – kobietę swojego życia i co najważniejsze – stał się niezależny. Zdołał zrealizować umowę z firmą Henke na wytwarzanie skórzanych wkładów do niektórych modeli ich butów i tym samym mógł powrócić do ukochanego Asolo i otworzyć własną, rodzinną fabryczkę. Jak sam podkreśla, było to możliwe wyłącznie ze względu na determinację jego żony. Życie płynęło miło aż do wczesnych lat 70. Wtedy to narciarstwo zaczęło przeżywać fenomenalny, nieznanym wcześniej boom. W Europie pojawił się Heinz Herzog, przedstawiciel firmy Raichle na rynek amerykański. Raichle były drogie, lecz mimo to sprzedawały się świetnie. Zaistniała potrzeba wyprodukowania większej liczby, nieco tańszych modeli, gdyż można je było sprzedać mniej zaawansowanym. Szwajcarska fabryka Raichle w Kreuzlingen nie miała szans sprostać temu zadaniu, gdyż nie miała mocy przerobowych. Tak, proszę państwa, to były czasy, kiedy jedynym zmartwieniem firmy narciarskiej było znalezienie producenta, a nie rynku zbytu. Panowie Herzog i Dal Bello spotkali się w Asolo. Początkowo rozmowy



dotyczyły wyłącznie wkładów, ale Alessandro szybko zrozumiał, że nadeszła jego życiowa szansa i zaproponował wykonanie całych, gotowych butów z logo Raichle i z dopiskiem Made in Italy by Dal Bello. Po przedstawieniu kilku prototypów panowie uściśliły sobie dłonie, kwitując kontrakt, partnerstwo w biznesie na terenie USA i... przyjaźń na następne prawie pół wieku. Był rok 1974...

Czas fiesty trwał do początku lat 80. Branża narciarska sprzedawała 12 milionów par nart i 15 milionów par butów rocznie (dziś to zaledwie 3,5 miliona par nart i ok. 5 milionów par butów). A potem zaczął się kryzys. Najpierw pod wodę

zanurzyła się fabryka Henke, oferująca tradycyjne i przestarzałe konstrukcje (model Strato był w 1968 r. szokiem dla konkurencji, ale później nic już u Henke nie wymyślono). Dekadę później, ten sam los, pomimo niesamowitej wręcz reputacji, spotkał Raichle. Idiotyczny kontrakt z firmą Kneissl doprowadził do bankructwa najbardziej szacowaną firmę butów narciarskich na świecie.

Alessandro Dal Bello dzięki niezwykłej intuicji i bardzo ciężkiej pracy oraz szczęściu (partnerstwo i przyjaźń z Herzogiem), potrafił przeżyć te sztormy w miarę suchą nogą. Zamiast utracić rynki, w miejsce butów Raichle, wprowadzał swoje produkty, powoli

i systematycznie. Buty Dalbello zaczęły zdobywać na rynku reputację, dzięki niezwyklej lekkości oraz rekordom Steve'a McKinney'a, ówczesnego absolutnego mistrza speedskiingu. Alessandro Dal Bello pozyskał go do współpracy po wielu zabiegach, ale w ostatecznym rozrachunku bardzo się opłacało.

Kolejnym, wykorzystanym momentem w ewolucji narciarskiej, było wprowadzenie na rynek nart carvingowych. Alessandro odpowiedział natychmiast specjalnymi butami o elastycznym fleksie do przodu i wielkiej sztywności od strony wewnętrznej kostki. Model CRX całkowicie zmienił reputację butów z Asolo, czyniąc z nich owoc pożąda-

Zadowolenie narciarza

naszą pasją...



Sklep i serwis narciarski WINDSPORT
30-418 Kraków ul. Zakopiańska 56A
Tel. 12 263 86 85, 697 907 875
www.windsport.pl





nia nowoczesnych narciarzy. Dal Bello zainwestował w dwie nowości, które mimo bardzo obiecujących recenzji, nie znalazły na rynku wystarczającej liczby odbiorców. Były to Snow Runners (buty z mikroskopijnymi nartkami, – a może łyżwy na śnieg?) oraz rolki Spin, w których pięta butów powiązana była z płożą w sposób elastyczny i dynamiczny. Oba patenty przepadły jednak w zakurzonych magazynach. Znacomie sprawdził się jednak trzeci: SGS (Stance Geometry System). Wprowadzony w 1999 system zakładał, że 60% narciarzy mogłoby jeździć lepiej, gdyby nie wady postawy. Dal Bello przeniósł więc mało efektywny canting z cholewki do podeszwy butów (tak jak ma to miej-

sce w przypadku obuwia zawodników, których buty są od spodu szlifowane pod konkretnym kątem).

Kolejny krok milowy, to wykonane zaledwie rok później pierwsze na rynku buty z przezroczystego plastiku. Dziś to norma, ale 14 lat temu takie wzornictwo robiło wrażenie. Jednocześnie, pozyskano do współpracy (trwającej do dziś) jedną z największych żyjących legend narciarstwa free – Glena Plake'a. Buty Dalbello zaczęły być postrzegane jako wspaniałe konstrukcje do nowoczesnego narciarstwa dowolnego (do dziś 10 złotych medali igrzysk olimpijskich). W roku 2005 Alessandro Dal Bello wyprodukował swoją dziesięciomilionową parę butów. Musicie przyznać, że to

ogromny sukces biednego chłopaka z Asolo, który chciał zostać elektrykiem.

Ostatnim (na razie) kamieniem milowym firmy jest alians z producentem nart Völkl i wiązań Marker. Buty Dalbello zastąpiły w tej trójcy produkty firmy Tecnica. Sama Tecnica, w atmosferze lekkiego skandalu, przeszła do grupy Nordica.

Dziś Dalbello ma bogatą kolekcję butów narciarskich dla każdego. Modele Krypton, Il Moro czy Panterra wyznaczają światowe trendy. Od nadchodzącego sezonu zobaczymy też model Scorpion na nogach zawodników alpejskiego Pucharu Świata. Podobno Alessandro Dal Bello jest na to wyzwanie gotowy. Trzymamy kciuki!



SUPER SERWIS

PROFESJONALNY I DOSKONALE WYPOSAŻONY SERWIS I SKLEP NARCIARSKI
SHOWROOM Z UNIKATOWYM ASORTYMENTEM

NARTY ZJAZDOWE

planowanie ślizgów
nałożenie struktury
maszynowe ostrzenie krawędzi
ręczne dogładzanie

SKLEP

race program Head
optymalizacja doboru sprzętu
akcesoria race i freeride
środki piorące, żele sportowe

SERWIS SPORT

ręczne ostrzenie krawędzi
specjalna struktura
wygrzewanie ślizgów
ręczne smarowanie

DOPASOWANIE BUTÓW

wkładki
odbarczanie skorup
frezowanie skorup
wygrzewanie wkładów

W naszym Super Serwisie NTN nie tylko przygotujemy ślizgi, założymy strukturę, naostrzymy krawędzie, ale także – dzięki wieloletniemu doświadczeniu – doradzimy co kupić, gdzie jeździć i jak przygotować się, aby nie stracić ani jednej chwili na stokach. A o to przecież chodzi.

SUPER SERWIS NTN

Warszawa, ul. Potocka 1 | www.superserwisntn.pl | tel. 502 575 666

SIDAS
Your foot company™



LANGE
NORDICA



DALBELLO
SKI BOOTS

HEY
sport

elan



O Howardzie Headzie powszechnie wiadomo jedynie tyle, że wynalazł metalowe narty i rakietę tenisową o większej powierzchni. Większości z nas, wychowanych w świecie nart carvingowych o krawędziach ostrych jak żyletki i ślizgach z prasowanego plastiku, nawet przez myśl nie przejdzie, że wynalazki te w zasadzie na nowo zdefiniowały oba sporty i pozwoliły szerszym masom na cieszenie się nimi na co dzień. A zaczęło się tak...

Howard Head DOŚĆ MĘCZĄCY CZŁOWIEK



TEKST: Tomek Kurdziel
ZDJĘCIA: arch. Head

Mister Head pracował na kierowniczym stanowisku w fabryce samolotów Glenn L. Martin Aircraft Company i był inżynierem. W trudnych latach powojennych życie nie dostarczało zbyt wielu radości, ale Howard, jako człowiek dość dobrze zarabiający, mógł sobie pozwolić na pewne ekstrawagancje. Otóż, pewnego dnia 1947 r., Head z przyjaciółmi wybrał się na narty do Mount Mansfield w Vermont. Nie był szczególnie sprawnym człowiekiem, więc pierwsza lekcja zamieniła się w koszmar. Howard z wrodzonym sobie wdziękiem (a właściwie jego brakiem) za niepowodzenia obwiniał sprzęt. Musicie wiedzieć, że Head był jednym z najbardziej irytujących ludzi na świecie. Jeden z jego przyjaciół określał to tak: „Howard był facetem, który wiedział wszystko o wszystkim i wcale się z tym nie krył. Rozmawiając z nim, człowiek wpadał w depresję”.

Trzeba przyznać, że tym razem, choć częściowo, miał rację. Ówczesne narty nie różniły się za bardzo od tych, na których wymyślono narciarstwo alpejskie. Długie, ciężkie, nieporęczne, trudne dla początkujących i do tego nietrwale – łamały się jak zapalki. I choć narty z klejonego drewna trochę poprawiły sytuację, to nie wniosły nic nowego do sportu.

Head powrócił do Baltimore i rozpoczął budowę prototypów. Zajął się tym, na czym znał się najlepiej – aluminium. Idea zbudowania nart z metalu nie była jednak nowa. Kilku wynalazców przed nim próbowało tego dokonać. Wszyscy popełnili ten sam błąd, wykonując narty puste w środku (jak puszki). Takie konstrukcje mocno wibrowały podczas jazdy, gięły się przy upadkach i kolizjach

oraz przywierały do śniegu, kiedy było zimno, gdyż smar nie wnikał w metalowe ślizgi. Porażka.

Howard rozpoczął pracę od znalezienia informacji o wytrzymałości drewna hikorowego i szybko doszedł do wniosku, że za pomocą dwóch warstw aluminium, oddzielonych plastikowym „plastrem miodu” zdolny jest do zbudowania desek o tej samej wytrzymałości i ważących połowę. Ciągłe pracując u Martina, założył własny warsztat i przez sześć miesięcy pracował nad prototypami. Pomagali mu pracownicy firmy, zarabiając kilka dolarów ekstra. W końcu wykonał sześć par nart i wybrał się znowu do Mount Mansfield. Kilku lokalnych instruktorów miało wypróbować jego deski. Pierwsza narta złamała się, kiedy jeden z narciarzy wygiął ją (tak jak my to czynimy w sklepach) w celu próby fleksu. Pozostałe połamały się w czasie jazdy. „Z każdym trzaśnięciem coś pękało także w środku mojego serca” – wspominał później Howard. Instruktorzy odeszli ze śmiechem na ustach. Pozostał jeden, Neil Robinson, który wyznał, że zanim deski się rozleciały, poczuł nieznaną dotąd właściwość. Panowie umówili się, że każdy następny prototyp zostanie wysłany do Neila, który go dokładnie opisze. Head wrócił do Baltimore i rozpoczął pracę od zbadania wytrzymałości drewna hikorowego. Okazało się, że jest ono dwa razy bardziej wytrzymałe, niż opisano w źródle, z którego korzystał! Kolejne trzy lata i czterdzieści prototypów później (każdy przetestowany, złamany, opisany przez Robinsona i zbadany przez Howarda) i Head trzymał w rękach narty, które



miały przynieść mu sławę i majątek. Do tego czasu doznał wielu upokorzeń. Jeden z jego testerów polecił mu używanie metalowych nart zamiast luster w toaletach (miały polerowane powierzchnie), gdyż w jego mniemaniu tylko do tego się nadawały.

Teraz, pod koniec sezonu 1950 r., stał z parą metalowych, sandwichowych nart w rękach (miały też plastikowe ślizgi oraz ciągłe krawędzie) i paroma dolarami w kieszeni, czekając na Clifa Taylora, instruktora z Mount Washington. Wyciągi były już zamknięte na lato, więc długo trwało, zanim Clif wspiął się na odpowiednią wysokość. W tym czasie Howard zastanawiał się, jak pójdzie. Wiedział, że jest splukany i w przypadku porażki będzie musiał poszukać pracy i spłacić długi. Taylor zjechał pięknymi skrętami, hamując nieopodal z pióropuszem śniegu: „Te narty są wspaniałe – powiedział – po prostu wspaniałe”. Howard już to wiedział, wyłącznie obserwując jazdę Clifa. „Kiedy tak jechał w moją stronę z pełną prędkością i pewnością, wiedziałem, że znalazłem receptę. Poszukując lekkości, przez przypadek odkryłem, że narty muszą

być sztywne poprzecznie, a ciężar ma niewielkie znaczenie...”. To stwierdzenie obowiązuje do dziś.

Narty Howarda Heada były trzykrotnie sztywniejsze (poprzecznie) od drewnianych i tym samym znacznie bardziej precyzyjne w całym przebiegu łuku. Nazwane zostały Standard i Head zaczęły sprzedawać je w cenie 85 dol. za parę, co czyniło je o 30–40 dol. droższymi niż para nart drewnianych, ale miały gwarancję, że się nie złamią... Head sam sprzedawał swoje deski z bagażnika samochodu w stacjach narciarskich oraz przez kontakty z byłymi testerami. Nawet typ, który polecił mu używanie metalowych nart jako luster, został jego wyznawcą i dealerem. Deski otrzymały ładne plastikowe wierzchy i stały się bardziej atrakcyjne, ale przede wszystkim zmotywowały tysiące ludzi do zainwestowania czasu i pieniędzy w zimowe wakacje. Szczególnie panie były zaurzeczony szybkością postępów na metalowych nartach Heada. Howard zadbał także o patent i stał się milionerem. Opierali się jedynie zawodnicy (skąd my to znamy). Dopiero w 1963 r. Howard przynitował od wewnątrz do gór-

nej warstwy aluminium paski neoprenu i wytłumił niedobre wibracje, występujące dotychczas przy dużych prędkościach. Josef Minsch ze Szwajcarii (to ten od Minsch Kante w Wengen) wygrał na modelu Head Competition zjazd w Innsbrucku. Z igrzysk w 1964 r., za sprawą Jeana Sauberta, Head powrócił ze srebrnym i brązowym medalem. Dwa lata później już jedna trzecia zawodników jeździła na deskach Howarda Heada. W tym samym roku również liczba narciarzy w Stanach wynosiła 4 000 000 osób, czyli 400 razy więcej niż w momencie, kiedy Head stanął pierwszy raz na nartach. I cóż dodać więcej?

Historia Heada trwa w najlepsze, choć uparty i apodyktyczny wynalazca nie żyje od 1976 r.

Howard – kiedy tylko przestał interesować się biznesem narciarskim (w 1969 r. sprzedał firmę za 16 mln dol.) – wymyślił także metalową raketę o dużym rozmiarze główki, czyniąc tenis grą przyjazną dla każdego. Nie potrafił tylko przez bardzo długi czas uporządkować swojego życia osobistego, aż do momentu, kiedy nie wymyślił na nowo samego siebie – ale to już inna historia.



SUPERSHAPE i .SPEED

WZORCOWY MODEL NART Z GRUPY RACE-CARVE
Z LEGENDARNYM TALIOWANIEM



HEAD[®]

WWW.HEAD.PL

PRZYGOTOWANIE FIZYCZNE DO UPRAWIANIA NARCIARSTWA W KONTEKSCIE BEZPIECZEŃSTWA

W tym sezonie rozpoczynamy – miejmy nadzieję długą – współpracę z SITN-em. Efektem tejże będą artykuły i porady napisane przez trenerów i instruktorów zrzeszonych w Stowarzyszeniu. Zaczynamy, jak zwykle, z „grubej rury”. Poniżej znajdziecie porady, dotyczące bezpiecznego uprawiania narciarstwa, spisane przez niekwestionowany autorytet w dziedzinie fizjologii, a przy okazji znakomitego narciarza praktyka.



O AUTORZE

Prof. Andrzej Klimek, Instytut Fizjologii Człowieka, rektor AWF w Krakowie.
Instruktor wykładowca PZN, członek Stowarzyszenia Instruktorów i Trenerów Narciarstwa PZN.



TEKST: Andrzej Klimek
ZDJĘCIA: SITN



Czy bezpieczeństwo podczas jazdy na nartach jest bezpośrednio związane z przygotowaniem fizycznym?

Wydolność fizyczna narciarza ma niebagatelny wpływ na poziom bezpieczeństwa. Osoba, która nie jest dostatecznie przygotowana do sezonu narciarskiego, stwarza zagrożenie nie tylko dla własnego zdrowia, ale również pośrednio dla pozostałych narciarzy, co wydaje się bezdyskusyjne. Narciarz o niskiej wydolności szybciej ulega zmęczeniu, stąd tak bezpośrednie przełożenie kondycji na poziom bezpieczeństwa. Powstaje zatem pytanie, jak osoby na co dzień mało aktywne powinny przygotować się do sezonu narciarskiego oraz co powinny robić w trakcie jego trwania, aby uprawianie narciarstwa było dla nich nie tylko przyjemne, ale również bardziej bezpieczne?

Jak zatem powinny przygotowywać się do sezonu zimowego osoby niemające na co dzień kontaktu z aktywnością fizyczną?

Osoby, które z różnych powodów prowadzą sedentaryjny tryb życia, powinny bezwzględnie zwiększyć poziom aktywności fizycznej już w okresie jesiennym. Bardziej „leniwym” adeptom sportów śnieżnych zaproponować można stosowanie się do znanej reguły: „3 x 30 x 130”, co oznacza, że powinno się wykonywać wysiłki fizyczne przynajmniej trzy razy w tygodniu, po minimum 30 min, z intensywnością, która powoduje przyrost częstości skurczów serca do ok. 130 sk./min. Ten ostatni parametr jest łatwy do zmierzenia metodą palpacyjną na tętnicy promieniowej lub szyjnej, jednak ze względu na uciążliwość dokonywania pomiarów podczas wysiłku najlepiej zaopatrzyć się w dostępne na rynku, niedrogie urządzenia do pomiaru częstości tętna, a więc w tzw. monitor pracy serca. Najlepiej zatem stosować

wysiłki o charakterze tlenowym, a więc pracę o stałej, umiarkowanej intensywności. Może to być np. bieg truchtem, jazda na rowerze, jazda na rolkach, pływanie itp. Tego typu przygotowanie do sezonu jest niezbędnym minimum, które znacząco zwiększa bezpieczeństwo podczas jazdy po stokach narciarskich.

Czy podana wyżej zasada jest całkowicie uniwersalna?

Dla osób, którym zależy na precyzyjniejszym doborze obciążeń wysiłkowych, należy dodać kilka bardziej szczegółowych informacji. Wysiłkowa częstość skurczów serca zależy od poziomu wydolności fizycznej oraz od wieku. Osoba lepiej wytrenowana osiąga niższą częstość tętna podczas pracy o jednakowej intensywności, od osoby o niższym poziomie wydolności. Również wiek ma wpływ na częstość skurczów serca. Maksymalny poziom tego parametru (HRmax) oszacować bowiem można, opierając się na regule: $HR_{max} = 220 - \text{wiek}$ (w latach). Maksymalna częstość tętna dla osoby 20-letniej zbliżona jest zatem do 200 sk./min, natomiast dla osoby w wieku 60 lat wynosi około 160 sk./min. Intensywność wysiłków fizycznych, o których wspomniano na wstępie, powinna prowadzić do stabilizacji częstości skurczów serca na poziomie około 70% HRmax, a więc dla 20-latką będzie to ok. 140 sk./min, natomiast dla osoby 60-letniej – ok. 110-115 sk./min. Powyższe skrótowe informacje dotyczą regularnej aktywności fizycznej, a więc ćwiczeń, które powinny być wykonywane przez cały rok, a w najgorszym przypadku w okresie jesiennym, przygotowującym do sezonu narciarskiego. Tego typu zajęcia fizyczne, przygotowujące do sezonu zimowego, prowadzą wszystkie niemal licencjonowane szkoły narciarskie SITN PZN, a zatrudnieni w nich instruktorzy posiadają niezbędną



wiedzę na temat racjonalnego doboru ćwiczeń fizycznych. Narciarz, który odpowiednio przygotował się do sezonu, jest mniej narażony na wypadki i urazy narciarskie, ponieważ mocniejsze mięśnie w większym stopniu stabilizują stawy, szczególnie kolanowe, które są najbardziej narażone na urazy podczas uprawiania sportów śnieżnych.

Jak powinno się postępować w okresie bezpośrednio poprzedzającym pierwszy wyjazd na narty i jak zachowywać się podczas sezonu zimowego?

Na około 7–10 dni przed planowanym wyjazdem można wykonać serię intensywnych ćwiczeń fizycznych, opartych na skurczach ekscentrycznych, a więc takich, które charakteryzują się wzrostem napięcia i długości mięśni kończyn dolnych, a szczególnie mięśni czworogłowych ud, najintensywniej pracujących podczas jazdy na nartach. Mogą

to być np.: bieg „z góry”, najlepiej ze stromego stoku, zbieganie po schodach, podskoki do głębokiego przysiadu, przeskoki obunóż lub jednonóż przez przeszkodę (np. ławeczkę) do przysiadu, zeskoki z pewnej wysokości (np. z krzesła, drabinek), przysiady na obu lub na jednej nodze itp. Struktura ruchu powinna być możliwie najbardziej zbliżona do specyfiki pracy występującej podczas jazdy na nartach. Oczywiście każdą serię ćwiczeń należy poprzedzić odpowiednią rozgrzewką, a stosowane obciążenia dostosować do możliwości wysiłkowych ćwiczącego tak, aby nie doprowadzić do przeciążeń w obrębie aparatu ruchu. W tym celu należy bezwzględnie stosować się do zasady stopniowania trudności. Warto podkreślić, że wymienione ćwiczenia powinny doprowadzić do znacznego zmęczenia lokalnego, szczególnie mięśni kończyn dolnych, tak aby na drugi dzień wystąpił ból mięśni, w szczególności przedniej

części ud. Po około dwóch dniach ból całkowicie ustąpi, natomiast po około tygodniu siła mięśniowa wróci do stanu wyjściowego. Powinno to znacząco zredukować lub nawet całkowicie zniwelować wystąpienie dolegliwości bólowych podczas jazdy na nartach, tak często dokuczających narciarzom po pierwszym dniu jazdy, co ma wpływ nie tylko na lepsze wykorzystanie czasu i czerpanie większej przyjemności z pierwszego kontaktu ze śniegiem, ale przede wszystkim może decydować o bezpieczeństwie, które zawsze jest wartością nadrzędną.

Powyższe zalecenia wynikają z faktu, że tzw. opóźniony ból mięśniowy nie jest, jak się powszechnie uważa, efektem „zakwasów”, a więc zwiększonego stężenia mleczanu we krwi, lecz odczuwany jest w wyniku następstw drobnych mikrourazów w obrębie komórek mięśniowych, do których dochodzi przede wszystkim podczas skurczów ekscentrycznych.

trycznych. Zregenerowane komórki przez dłuższy czas są odporniejsze na ponowne uszkodzenia, dlatego w kolejnych dniach po ustąpieniu dolegliwości bólowych, nawet bardziej intensywna praca mięśniowa nie doprowadza już do występowania opóźnionego bólu mięśniowego. W trakcie sezonu narciarskiego powinno się zatem utrzymywać opisaną na wstępie aktywność fizyczną, w połączeniu z bardziej intensywnymi ćwiczeniami, opartymi przede wszystkim na skurczach ekscentrycznych mięśni prostowników podudzi. Wskazane ćwiczenia pomogą pokonywać nawet długie trasy ze znacząco zredukowanymi objawami bólu mięśniowego, co bezpośrednio przekłada się nie tylko na zwiększenie przyjemności z jazdy na nartach, ale przede wszystkim powoduje istotny wzrost bezpieczeństwa.

Jak dobrać czas trwania przerw wypoczynkowych podczas jazdy na nartach?

Podczas jazdy na nartach, dla zachowania bezpieczeństwa, należy pamiętać o racjonalnym doborze długości jazdy i przerw wypoczynkowych. Nie ma uniwersalnej recepty na tego typu dobór, ze względu na indywidualne różnicowanie, zależne od poziomu wydolności fizycznej, siły mięśniowej, nachylenia stoku, zaawansowania technicznego, stosowanej techniki jazdy na nartach itp. Nawet chwilowy odpoczynek powoduje nasilenie przepływu krwi przez mięśnie kończyn dolnych, które podczas jazdy na nartach pracują często w warunkach lokalnej ischemii. Napięte izometrycznie mięśnie wywierają bowiem ucisk na naczynia krwionośne, co upośledza przepływ krwi, a więc również dostarczanie tlenu, substancji odżywczych i odprowadzanie produktów wysiłkowej przemiany materii, a więc przede wszystkim kwasu mlekowego. Zatrzymanie się umożliwia rozluźnienie mięśni, zwiększa ich ukrwienie, a więc znacząco opóźnia wystąpienie zmęczenia, co z kolei ma wpływ na bezpieczeństwo. Warto jednak wiedzieć, że procesy odnowy najintensywniej przebiegają na początku wypoczynku, dlatego korzystniej zatrzymywać się częściej na krótszy czas niż rzadziej na dłuższą chwilę. Dla bezpieczeństwa należy bezwzględnie zatrzymywać się na odpoczynek z boku trasy.

Jak żywić się podczas dnia spędzanego na nartach?

Bardzo ważnym zagadnieniem dotyczącym uprawiania narciarstwa jest racjonalne żywienie i nawadnianie. Przede wszystkim należy pamiętać, żeby ostatni obfity posiłek spożywać na co najmniej 1-2 godziny przed intensywnym wysiłkiem. Wynika to, między innymi, z czasu zalegania w żołądku treści pokarmowej, co z kolei jest przyczyną przesunięcia krwi do narządów trawiennych i w efekcie gorszego ukrwienia mięśni. Do słabiej ukrwionych mięśni dostarczana jest,

zaufaj
swojemu



///ELECTRA

KASKI .DAMSKIE



///INSTINCT



jak już wyżej wspomniano, mniejsza ilość tlenu i substancji energetycznych, mniej efektywne jest również odprowadzanie produktów wysiłkowej przemiany materii (np. kwasu mlekowego), co prowadzi do zmniejszenia zdolności wysiłkowych. W przerwach w czasie jazdy na nartach lepiej zatem spożywać pożywne przekąski, np. małe kanapki, batony energetyczne, owoce itp. kilka razy dziennie, niż raz zatrzymać się na obfity posiłek. Obiad powinien być spożywany po zakończeniu jazdy lub po jego spożyciu należy przeznaczyć odpowiednią ilość czasu na odpoczynek. Dostarczanie cukrów ma znaczący wpływ na zdolności wysiłkowe, ze względu na stosunkowo szybkie zużywanie się zapasów węglowodanowych ustroju, będących podstawowym źródłem energii do pracy mięśniowej.

Czy powinno się spożywać duże objętości płynów?

Jak już wyżej wspomniano, niezwykle ważnym problemem, towarzyszącym każdej aktywności fizycznej, jest odwodnienie, mające bardzo duży wpływ na poziom wydolności fizycznej. Utrata masy ciała o zaledwie 2% z powo-

du dehydratacji powoduje zmniejszenie zdolności wysiłkowych o ok. 20%. Wywołane odwodnieniem zmniejszenie masy ciała o 4%, to wydolność mniejsza o połowę. Należy również pamiętać, że subiektywne uczucie pragnienia jest sygnałem, który pojawia się ze znacznym opóźnieniem, tzn. wówczas, gdy odwodnienie jest już znaczące. Aby zapobiec jego negatywnym skutkom, należy zatem spożywać płyny często, zanim pojawi się uczucie pragnienia. Najkorzystniejszymi napojami dla osób aktywnych fizycznie są roztwory izotoniczne (zawierające 6-8 g węglowodanów w 100 ml płynu), czyli tzw. „napoje sportowe”, które szybko się wchłaniają z przewodu pokarmowego, a więc w szybkim tempie nawadniają organizm, a ponadto dostarczają odpowiedniej ilości węglowodanów (glukozy), które zużywane są podczas pracy, oraz elektrolitów, które z kolei wydalane są z potem. W warunkach niskiej temperatury bardzo dobrym napojem jest ciepła herbata z sokiem malinowym lub cytryną. Nie powinno się spożywać płynów zawierających alkohol, przede wszystkim ze względu na bezpieczeństwo swoje i innych użytkowników tras

narciarskich, jak również z uwagi na fakt, że alkohol w efekcie powoduje odwodnienie, a więc efekt przeciwny do zamierzonego.

Do kogo najlepiej zwracać się o pomoc w zakresie poruszonej problematyki?

Należy podkreślić, że wszyscy instruktorzy narciarstwa SITN-PZN (Stowarzyszenia Instruktorów i Trenerów Narciarstwa Polskiego Związku Narciarskiego) są przeszkoleni w tym zakresie, dlatego warto korzystać z ich wszechstronnej wiedzy i pomocy merytorycznej na stokach narciarskich. Jest to szczególnie ważne podczas nauki jazdy na nartach, kiedy wydatek energetyczny wysiłku jest niewspółmiernie większy. Zlekceważenie powyższych porad może skutkować szybkim tempem narastania przyczyn i objawów zmęczenia, a te z kolei narażeniem na liczne urazy. Prawidłowe przygotowanie fizyczne do sezonu narciarskiego, w połączeniu z racjonalnym żywieniem i nawadnianiem, stanowić powinno podstawę, na bazie której można dopiero przyjemnie i bezpiecznie korzystać z uroków białego szaleństwa.

DEMAND
PERFORMANCE
DEMAND
ELAN

AMPHIBO

Jedynie narty **Elan Amphibo** zapewniają łatwość skrętu i świetne trzymanie krawędzi w tym samym czasie, **bez kompromisu.**



FOLC-SPORT

01-934, Warszawa, ul. Arkuszowa 18

tel.: (022) 864 99 95 / 96

e-mail: hurtownia@folc.pl

www.folc.pl | www.sklep.folc.pl

www.elanskis.pl

AMPHIBO
PROFILE

elan

WWW.ELANSKIS.COM

POLAK MĄDRY PRZED SZKODĄ



Przełom marca i kwietnia, urlop. Nareszcie możliwość wyjazdu na upragnione narty – na niezbyt długo, tylko sześć dni szusowania, ale nadzieja na wspaniałe warunki na lodowcu w Austrii powoduje lekki dreszcz emocji. Nie jeżdżę zbyt często, ale zawsze perspektywa kilkunastu dni w sezonie motywuje do wszelkich aktywności przez cały rok, a zwłaszcza po rozbawionym karnawale. Nie ukrywam, że dodatkowo motywuje mnie do tego mój pies, a raczej wspaniała suka gończego polskiego – nota bene – chluba polskiej kynologii. Sama nazwa rasy: „gończy”, zobowiązuje...



TEKST: Małgorzata Nagalska
ZDJĘCIA: Michał Szypliński (skifoto.pl)

Ostatnie przygotowania do wyjazdu, ubrania, sprzęt, dokumenty – gotowe. Cel: lodowiec Kaunertal w Austrii i perspektywa gościnnego próbowania nart na Niezależnym Teście Narciarskim. Znacze? Znacze.

Wyjazd wspaniały, pogoda – fantastyczna. Okolice Kaunertaler Gletscher nie do zapomnienia. Zarówno urocza miejscowość Feichten (1273 m n.p.m.), gdzie mieszkaliśmy, jak i okolice oraz sama droga przez park narodowy do dolnej stacji wyciągu, ciągnąca się serpentynami przez las, przez tamę, wzdłuż jeziora Gepatsch-Stausee na długości ok. 6 km (zbiornik ma maksymalną pojemność 138 mln m³), aż do przedmieścia narciarskiego raj. 40 minut w skibusie z obserwacją widoków to miód dla ducha. Każdy dzień przynosi coś niespodziewanego za oknem pojazdu: odkrywanie nowych, wkomponowanych w krajobraz rzeźb z drewna przy drodze, dalej rudel saren na zboczu, nowe lawinisko blokujące południową szosę „na górę”. Wtedy cieszę się, że można jechać po obu stronach jeziora, a wyjątkowo sprawne służby śniegowe udrażniają drogę, udostępniając nawet możliwość jazdy prawie po dnie jeziora.

Piątek, lekkie przedpołudnie, cudna, zupełnie pusta trasa przy orczyku Weissseeferner I. Doskonale i perfekcyjnie przygotowane narty zachęcają do mocniejszego wpasowania się w zakręt... Ciemność, widzę ciemność!

Tę ciemność widziałam jeszcze przez kilkanaście minut. Pierwsze, co zobaczyłam po niej, to zatroskana twarz – jak się okazało – Niemca, który podawał mi chusteczki do nosa i pytał, czy wszystko OK. OK? OK! Ale już po chwili cisnęło mi się na usta, że daleko od OK... Czerwono dookoła na śniegu, czerwono na ubraniu, choć wyjściowo miało ono zupełnie inny kolor. Drugie, co zobaczyłam, to wbite w śnieg narty, charakterystycznie dla ostrzeżenia innych o wypadku na śniegu. Rozejrzałam się dookoła, gdzie ten wypadek, ale nie było nikogo i niczego, co wskazywałoby na nietypowe zdarzenie. Znacze, co – znacze ja?!

Nogi – całe, ręka – trochę boli – nic to, leje się z nosa, ale dam radę.



Pięknie podziękowałam Niemcowi za pomoc i zsunęłam się do stacji, gdzie była nasza grupa. Tam – jakby zobaczyli upiora, a wydawało mi się, że już doszłam do siebie. No i zaczęło się. Wzywamy pomoc, bo wstrząs mózgu, bo nos złamany, twarz poparzona, ręka złamana. Masakra.

Szybkie przeskanowanie pamięci: ubezpieczenie? Jest. Dobre? Hm, bardzo dobre.

Zawsze przed wyjazdem wierciłam dziurę w brzuchu i mówiłam, że nie ruszę się na wyjazd (żaden) bez dobrego ubezpieczenia, które spełniłoby moje oczekiwania. Na narty musi obejmować – poza podstawowymi warunkami – wszelkie dodatkowe zabezpieczenia, poszukiwania w górach, jazdę poza trasami (nigdy nie wiadomo, co człowiekowi wpadnie do głowy), transport – w razie czego – mojej nawet najmniejszej części do Ojczyzny. Ubezpieczenie zawarliśmy w jednej ze znanych firm, za pośrednictwem naszego agenta. Wystarczy jeden telefon – „Panie Adamie, jedziemy”. „Gdzie?”. Tu i tu. Pan Adam ma nasze dane, wypełnia formalności, podaje kwotę do opłaty, przelew – i sprawa załatwiona. W dobie dzisiejszej cyfryzacji i poziomu technicznego, posiadanego przez przeciętnego obywatela,

sprzętu elektronicznego nie trzeba w ogóle ruszać się z domu, żeby załatwić sprawę. Skan polisy leci mailem, przelew komputerowo lub telefonicznie, a mailowe wystanie potwierdzenia przelewu do ubezpieczyciela można „zlecić” automatycznie przy wykonywaniu transakcji.

Oczywiście zaczęliśmy od telefonu alarmowego do ubezpieczyciela. Wszelkie informacje, potwierdzenia i – mam wrażenie, że jedna z ważniejszych dla ubezpieczyciela czynności – czyli nadanie numeru sprawie. Wszystko poszło nawet sprawnie, choć trochę do życzenia pozostawia sprawa telefonicznego kontaktu zwrotnego ubezpieczyciela, który obiecał szybko oddzwonić. Szanowny Ubezpieczycielu! Nie lekceważ obietnicy danej klientowi, który jest w naprawdę dużym stresie i oczekuje szybkiej reakcji. Zwłoka spowoduje, że następnym razem skieruje swe kroki do konkurencji. A naprawdę ma do kogo.

Miejscowy ratownik potwierdził nasze przypuszczenia odnośnie poniesionych obrażeń. Kurtuazyjnie stwierdził, że jego zdaniem, po tym, co widać na pierwszy rzut oka, mam wstrząs mózgu i chyba złamaną rękę. W takim przypadku zalecany jest transport powietrzny do szpitala, z uwagi na czas. Śmigłowcem 15

minut, a klasycznie, nawet karetką to co najmniej 3 godziny, o ile zsuwające się lawiny nie zasypią drogi przy jeziorze, nie licząc oczywiście czasu oczekiwania na przyjazd karetki.

Nasza polisa obejmowała faktycznie wiele „usług”, w tym transport śmigłowcem do szpitala. Zatem lecę. Humor mam przedni po zaaplikowaniu morfiny przez ratownika. „Boli?”. „Nie boli”. „No, to dam pani coś na to niebolenie”. Oczekiwanie na śmigłowca – 20 minut i w drogę. Oczywiście na stoku coś się dzieje, więc gapiów nie brakuje. Obsługa śmigłowca dyryguje: zabrać wszystko, co może odlecieć pod wpływem podmuchu wirnika. Łącznie z dziećmi. Oczywiście znajdują się niesforni obserwatorzy: ja to utrzymam. Rzeczywistość bywa inna. Lepiej zaufać doświadczonym, niż przekonywać się na własnych błędach. A i akcja ratownicza przebiega sprawniej, nie przysparzając siwych włosów ratownikom. Na nich gdzieś tam czekają.

Latać bardzo lubię. Na noszach jestem wnoszona przez kolegów (dziękuję!) do małego śmigłowca ratunkowego ekipy Heliambulance. No nie, nie będę leżała. Wtedy nic nie widać. Proszę o to, aby mnie posadzić. Nie ma mowy. Ale pozycja półleżąca jak najbardziej może

BLIZZARD

TECNICA



asymetryczna strefa
śródstopia



asymetryczna, podniesiona
strefa palców



anatomicznie kształtowana
strefa pięty



asymetryczny profil wkładki



profilowane ścięgno
Achillesa

PERFEKCJA SKŁADA SIĘ Z WIELU CZYNNIKÓW



**ISPO AWARD
WINNER**
2014/2015

MACH1 130

Flex: 130
Rozmiary: 24.0-31.0 MP
Skorupa: PU
Cholewka: PU
Powerstrap: 45 mm
Wkładka: CAS Ultrafit Pro
Klamry: 4 micro alu
Podeszwa: Wymienna DIN





być. Lecimy. Widoki imponujące! Lecimy nad „moimi” trasami, nad drogą przy jeziorze (tym o długości 6 km), pokonujemy szczyty i łagodnie wlatujemy nad dolinę w kierunku szpitala w Zams. Po 25 minutach byłam już na oddziale ortopedycznym i oczekiwałam na werdykt po pierwszych badaniach.

Na co chcę Wam zwrócić uwagę po swoich doświadczeniach?

Nie ma mowy o wyjeździe bez ubezpieczenia. Nie ma mowy i już. Warto zainwestować w szerszą opcję. Ja ubezpieczałam się zbiorowo. Zbiorowo – a było nas trzy osoby... Warto dogadać się z innymi towarzyszami wyprawy – w przypadku ubezpieczenia zbiorowego ubezpieczyciel oferuje nam zwykle znacznie korzystniejsze warunki. Żeby pokazać skalę, zapłaciliśmy we trójkę 430 zł. Na każdego zatem wypadło niecałe 144 zł. Liczymy dalej. Wyjazd na 10 dni, co daje nie więcej niż 15 zł dziennie, przy czym mamy ochronę już od momentu przekroczenia progu własnego domu, aż do wkroczenia do niego po powrocie. Warto?

Nie do przecenienia była też świadomość, że nie muszę się o nic martwić. Fakt. Ja nie martwiłam się o nic, ale o mnie martwili się inni. Mąż, Tomek N., wraz z organizatorem testu, niejakim Tomkiem K., zaliczyli kilkakrotnie wizytę w Zams, potwierdzając, że jazda karetką do szpitala byłaby nieporozumieniem.

Przy okazji, aż boję się pomyśleć, co by było, gdybym nie jeździła w kasku. Będę miała nowy, bo ten pękł przy upadku. Pamiętajcie, że niezależnie od firmy, kask musi być wymieniony po każdym, mocnym uderzeniu. Nawet, jak spadnie na podłogę z półki. To jak pasy bezpieczeństwa w samochodzie po wypadku. I jeszcze namawiam wszystkich okularników, do których sama należę, żeby przekonali się do soczewek kontaktowych zamiast okularów pod gogle. Sama na nartach używam soczewek i po moim wypadku oczy mam całe. Gogle, te strzaskane upadkiem, będę przechowywała, jako dowód rzeczowy. Muszę kupić nowe, ale tym razem przyłożę się do przeanalizowania opisu

ich jakości, żeby dać sobie szansę, aby odłamki stłuczonych szybek nie pokaleczyły mi twarzy.

Reasumując: nie uczcie się na swoich błędach. Zadbajcie o jakość sprzętu chroniącego przed skutkami upadku. Podstawa, to dobry kask, gogle i coraz bardziej powszechne żółwie. Marzę, aby nie tylko dzieci (do lat iluś tam) miały obowiązek jazdy w kaskach...

Bezwzględnie ubezpieczcie się przed wyjazdem (w czasie wolnym od wyjazdów można dokonać szczegółowej analizy ofert, a jest w czym wybierać). Warto mieć swojego agenta, który na telefon może wystawić polisę, bo zdarzyło się nam wyjeżdżać nagle i nie było czasu na szukanie i załatwianie ubezpieczenia. Zapiszcie w telefonie, na kartce – gdziekolwiek – i miejcie przy sobie numer telefonu alarmowego, kontaktowego do ubezpieczyciela (nawet wprowadźcie wcześniej do spisu numerów). Także numer polisy. Warto też skan polisy mieć w komórce. I koniecznie przeczytajcie ogólne warunki ubezpieczenia.

UBEZPIECZENIA SPORTOWE I TURYSTYCZNE!

NO RiSK NO FuN .PL

WYGODNE ROZWIĄZANIE DLA AKTYWNYCH!

www.norisknofun.pl

- **Dedykowane ubezpieczenie** dla narciarzy i snowboardzistów
- Za granicą - **pełna ochrona** ubezpieczeniowa i assistance
- W Polsce – **wsparcie** leczenia i rehabilitacji
- Transakcja zawarta w **5 minut**
- Serwis dostępny na urządzeniach mobilnych



www.facebook.com/NoRiskNoFunPolska



www.norisknofun.pl
kontakt@norisknofun.pl

Ochrony udziela:

więcej / niż standard



Trudny czy łatwy wybór?

Zimowa sceneria, bieg albo spacer przez „zaczarowany las”, miarowy oddech, przyspieszony puls. Czujesz, jak pracuje całe twoje ciało, tylko czy cała energia przekazywana jest na ruch posuwisty nart po śniegu? Może większa jej część jest bezpowrotnie marnotrawiona, bo źle wybrałeś sprzęt albo zaoszczędziłeś nie tam, gdzie trzeba? Poniżej krótki poradnik przed dokonaniem zakupu nart biegowych.





TEKST: Łukasz Kacprzak
ZDJĘCIA: Südtirol Marketing, MGB Sport

Szukając samemu nart biegowych jak zwykle stajemy przed wyzwaniem, aby znaleźć coś, co będzie nam służyło przez lata. Po obejrzeniu kilku wyników z wyszukiwarki zaczynamy się zastanawiać, czy ten sport nie stawia przed nowicjuszami zbyt wielu wymagań dotyczących znajomości sprzętu, gdyż pokazujące się definicje dotyczące narciarstwa biegowego mogą być mylące. Jednak „nie taki wilk straszny, jak go malują”. Ustalmy więc na początku, co nam jest potrzebne. Najprościej jest wybrać kijki. Wystarczy odpowiednia długość (o tym później). Buty – te z kolei muszą być wygodne, bo jeśli nie będziemy mieli komfortu, to trudno będzie podziwiać to, co w narciarstwie jest najpiękniejsze, czyli piękną, zimową naturę. Wiązania są zależne od wyboru butów. Zaś narty to dwie długie deski, które mają unieść ciężar naszego ciała. Prawda, że proste? Gdzie są więc szczegóły, które sprawią nam kłopot?



Po pierwsze – typ wiązań, czyli w praktyce wybór systemu butów. Rozróżniamy dwa dominujące systemy wiązań: NNN i SNS. Różnią się między sobą wyraźnie. NNN, czyli New Nordic Norm wynaleziony przez norweską firmę Rottefella (co znaczy „pułapka na szczury”, gdyż firma ta jeszcze 100 lat temu specjalizowała się w tych praktycznych urządzeniach), charakteryzuje się dwoma podłużnymi grzebieniami. W związku z tym, w kompatybilnych butach znajdują się dwa podłużne rowki. Atutem NNN jest wielka liczba znaczących firm używających tego systemu: Alpiña, Fischer, Rossignol i inne mniejsze. Druga zaleta, to możliwość swobodnego zastosowania stuptutów, które należy zakupić, jeśli planujemy dużo wędrować w kopnym śniegu.

System drugi to SNS (Salomon New System), kompatybilny z butami Salomona i One Way. Charakteryzuje się poprowadzoną przez całą długość wiązania tak zwaną „trumną”, która

ma swoje odzworowanie w podeszwie buta. W obu systemach istnieje dodatkowa odmiana z przedrostkiem w nazwie BC, czyli Backcountry. Jest to grupa sprzętu służąca do wędrowania lub człapania poza maszynowo wytyczonymi śladami. Dodatkowo, często wybierana jest przez wielbicieli wędrowek w górach, a także przez osoby starsze. Dlaczego i po co? Czytajmy dalej.

Kolejne pytania, na które odpowiedzi najczęściej sprawiają trudność, to narty. Jaka długość będzie odpowiednia? Producenci nart ułatwiają wybór użytkownikom, dodając do opisu zakres wagowy dla danej długości nart. Masa naszego ciała to jeden z najważniejszych czynników doboru. Narty wygięte w lekki łuk (camber) mają za zadanie unosić nasze ciało tak, aby ich środkowe części nie dotykały śniegu, gdy ciężar rozłożony jest równomiernie na obie deski. Część środkowa odpowiedzialna jest za odbicie (odepchnięcie),

czyli wprawienie w ruch postępowy. Na ślizgu w tej części występuje łuska (chropowata część), która wgrzyza się w śnieg, gdy ciężar przeniesiemy na jedną z nart i przy próbie odbicia nie pozwoli na uślizg narty do tyłu. Alternatywą dla łuski jest brak łuski! Brzmi jak dobry żart, ale w rzeczywistości jest to standardowe rozwiązanie dla nart typowo sportowych. Dla takich w tej części stosujemy specjalne preparaty, zwane smarami podchodowymi. Jeśli wśród znajomych lub w pobliskim serwisie nie ma znawców smarów do narciarstwa biegowego, to odradzam oglądanie się za tego typu nartami. Z drugiej strony, nie ma większej przyjemności niż szybkie „śmiganie” na deskach bez łuski po dobrze przygotowanych torach. Smarowanie nie jest trudne, ale wymaga doświadczenia, które bywa kosztowne, jeśli będziemy zbierać je sami. Dodatkowo, jeśli w naszej okolicy lub miejscach gdzie zamierzamy korzystać z nart biegowych nie ma przygotowanych tras, to

ZIMĄ

SZUKAJ PRZYGODY W MIEŚCIE



www.mgbsport.pl facebook.com/mgbsport
**ODDANI, DOŚWIADCZENI, LUDZIE Z PASJĄ
SPRZEDAJĄCY NARTY BIEGOWE.
WARSZAWA-BEMOWO, KONARSKIEGO 8**

narty bez łuski będą nam wadzić i lepiej jest wybrać narty śladowe. A co to za narty? To bardzo proste. Narty śladowe to te, które pozostawiają za sobą ślad, a do tego nadają się wszystkie narty z łuską, no i mają nieco szerszą geometrię niż narty sportowe. W świeżym śniegu zastosowanie smarów w nartach bezłuskowych nie na wiele się zda, gdyż luźno związany śnieg będzie przyklejał się do nart, co utrudni swobodne ślizganie.

Nie ma większej przyjemności niż szybkie „śmiganie” na deskach bez łuski po dobrze przygotowanych torach. Smarowanie nie jest trudne, ale wymaga doświadczenia.

Specyficzną grupą w nartach śladowych są deski Backcountry, o których wcześniej wspominaliśmy. Są to narty szersze i wyposażone w metalowe krawędzie. Pozwalają na przemieszczanie się w bardzo głębokim śniegu i korzystanie z uroków zjeżdżania w trudnych warunkach. Jeśli wśród zjazdowców jest grupa, która chętnie zamieniłaby orczyk lub krzesło na coś aktywniejszego, to BC jest dla nich. Może być równie ekscytujące jak freeride w kopnym śniegu. Szerokość nart BC znajduje uznanie wśród starszych, aktywnych osób, które obawiają się, że klasyczne wąskie śladowki są za mało stabilne. Choć narty BC są cięższe, to stabilność na nich jest większa, co jest dużym atutem. Tu nagle może pojawić się problem, jeśli wcześniej wybraliście buty, bo te do nart BC są jednak nieco inne. Po pierwsze – podeszwa, która przystosowana jest do wiązań BC. Po drugie – cholewka i zastosowane materiały, które tworzą wraz z butami pancierz dla naszych stóp, chroniąc je przed zimnem, wilgocią i ostrymi kawałkami zmrożonego śniegu, jeśli na taki trafimy. Mówimy właśnie o wspomnianych wcześniej stuptutach – teraz wszystko jasne? Ponownie wracamy więc do sprawy zasadniczej, czyli wyboru butów.





Często obawiamy się, że nasz wybór nie będzie kompatybilny. Dlatego, po wyborze rodzaju narciarstwa, najpierw dokonajmy wyboru obuwia, ponieważ od tego zależy najwięcej.

Wybierając buty do typowych klasycznych śladówek, mamy proste zadanie... Muszą być wygodne i komfortowe. Mając określony budżet, musimy jak najrozsądniej dokonać najkorzystniejszej inwestycji. Jeśli zamierzamy biegać (lub spacerować) na nartach okazjonalnie i głównie w dolinach, możemy wybrać proste buty sznurowane. Bardziej zaawansowani lub ambitni powinni wybrać takie, które mają membranę, opięcie wokół kostki, elastyczny kołnierz okrywający sznurówki. Wszystko po to, byśmy nie musieli martwić się o stopy. Nieliczni szczęściarze, którzy biegają wyłącznie po dobrze, maszynowo przygotowanych trasach, mogą wybrać dla siebie buty typu „Combi” nadające się zarówno do równoległego kroku klasycznego, jak i kroku łyżwowego. Kto wie, może z czasem będziecie mieli ochotę na dwie pary nart do tych dwóch konkurencji?

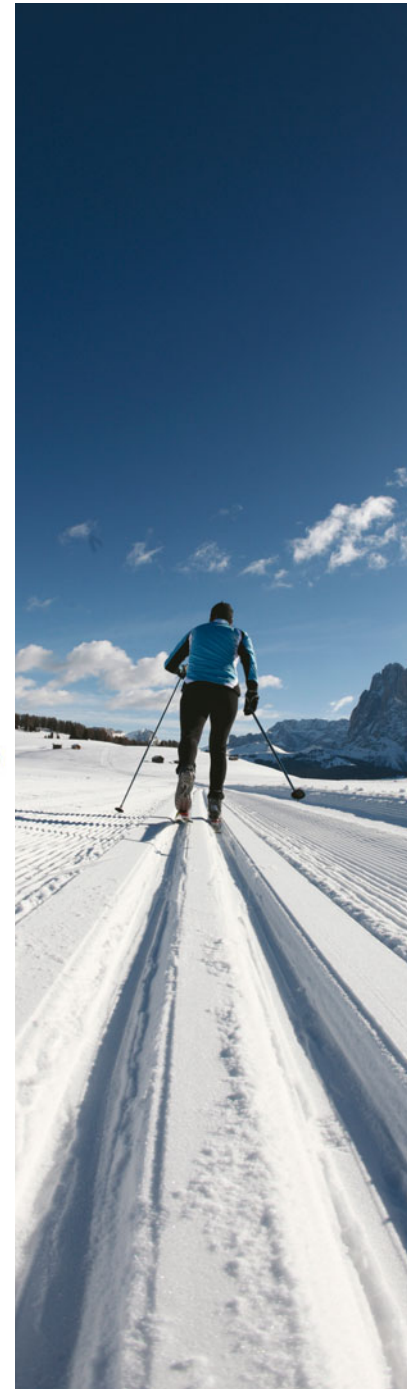
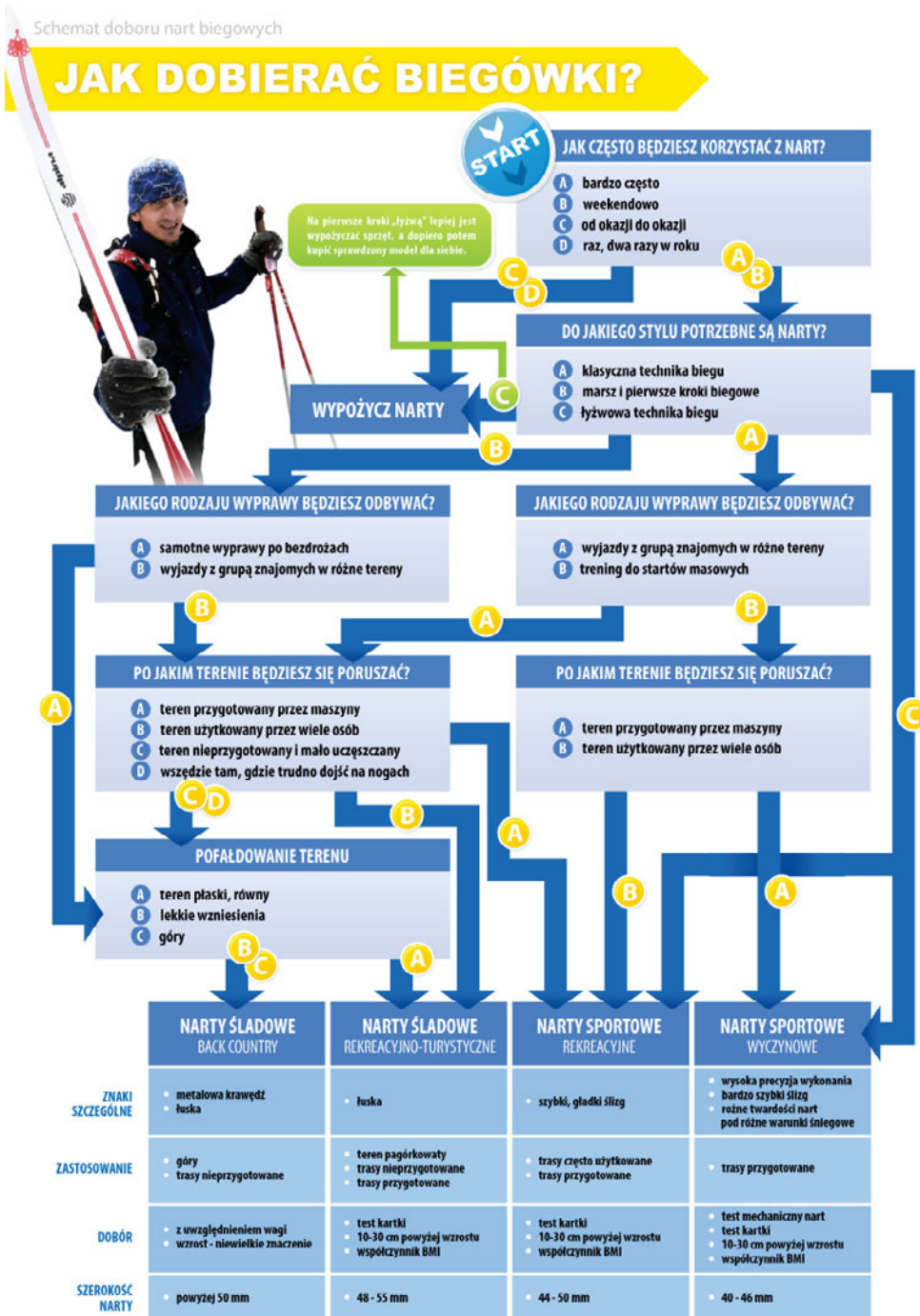
BRICO
MAPLUS Ski Wax



252.45 km/h

NAJSZYBSZE
Smary na świecie

AICONSPORT.COM



Na koniec pozostał nam wybór kijków. Te różnią się zastosowanym materiałem i elementami na obu ich końcach. Najtańsze kijki są aluminiowe lub wykonane z włókna szklanego. Cokolwiek wybierzemy, to i tak są one bardzo uniwersalne, ale bez większych atutów. Idąc dalej, wraz z rosnącymi cenami spotkamy się z kijkami wykonanymi z mieszanek z włókna szklanego i karbonu, aż po najdroższe, wykonane ze 100% karbonu. Materiał ma wpływ na masę kijków i sztywność, co przekłada się na przeniesienie energii z naszego ciała w podłoże, co z kolei ma wpływ na szybkość jazdy. Dla amatorskiej jazdy ważniejsze są końcówki. Z jednej strony mamy część, któ-

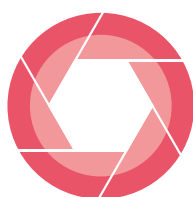
ra wpada w śnieg i zatrzymuje się dzięki koszyczkowi. Czym większy koszyk na końcu, tym lepiej się sprawdza na nieprzygotowanej trasie. Z drugiej strony znajduje się rękojeść. Kije aluminiowe najczęściej mają plastikową rękojeść i pasek na rękę. Dużo lepsze rozwiązanie to korytkowe ręczki z półrękawiczkami, które lepiej leżą w dłoniach. Zastosowanie korytku (tworzywo korkowo-syntetyczne) pozwala na lepsze wsparcie, jeśli potrzebujemy mocniej się odepchnąć. Dobór długości jest bardzo prosty. Kijki powinny sięgać do połowy odległości między dołem pachowym a wyrostkiem kruczym (twarda kość na naszym ramieniu), inaczej ujmując – do ramienia.

Ostatnia rzecz, na jaką trzeba zwrócić uwagę, to dbałość o narty. Jak rzecz stare przysłowie: „jak nie posmarujesz, to nie pojedziesz...”. Dlatego trzeba w miarę regularnie smarować deski parafinami do nart. Najlepiej na gorąco. Regularne stosowanie smarów dotyczy części poza łuską lub strefy wyznaczonej do zastosowania smarów na trzymanie. Wiedza na temat smarów na trzymanie to całkowicie osobny, długi temat przekraczający ramy tego mini-poradnika. Mam nadzieję, że przedstawione materiały ułatwią wam wybór pierwszych nart i zobaczymy się wkrótce na śniegu...

Dobrego trzymania.



SĄ LEPSZE SPOSOBY NA WYKORZYSTANIE
SPRZĘTU FOTOGRAFICZNEGO ZIMĄ



skifoto.pl

NOWY EKSPERCKI BLOG FOTOGRAFICZNY

Seiser Alm BIEGÓWKI Z WIDOKIEM

Każdy, kto choć raz spróbował poruszać się na nartach biegowych w idealnie przygotowanych torach do kroku klasycznego lub po trasie do kroku tyżwowego, wie, że jest to kwintesencja sportu zwanego narciarstwem biegowym. Każdy, kto jeszcze takiego stanu nie doświadczył, na pewno powinien. Lekkość ruchów, wydajność energii są tak odmienne od człapania na śladówkach, że dosłownie zapiera dech. Jeśli dodatkowo tory i trasy znajdują się w tak zwanych „okolicznościach przyrody”, to narciarskie szczęście może być pełne.







Nasz kraj nas specjalnie nie rozpieszcza. Pod żadnym względem. Narciarstwo alpejskie kuleje, gdyż – podobno – nie mamy do jego uprawiania odpowiednich warunków. Te góry o charakterze alpejskim, które posiadamy, zostały zaanektowane w obliczu prawa przez grupę cwaniaków jako własny folwark. Nawet aura nas ostatnio nie rozpieszcza i zimy są słabe. 98% powierzchni naszego kraju to równiny i mogłoby się wydawać, że to właśnie one są idealnym terenem do uprawiania narciarstwa biegowego. Pomimo to, dobrze przygotowanych torów jest u nas jak na lekarstwo. Ostatnio – na szczęście – na fali sukcesów Justyny Kowalczyk (oby biegła jak najdłużej) i naszych biathlonistów powstało jednak kilka ośrodków biegowych z prawdziwego zdarzenia, zarówno w naszych górach, jak i na nizinach (gdzie znajduje się polski biegun zimna). Pomimo to, nadal jesteśmy lata świetlne za krajami, w których narciarstwo biegowe jest naturalną formą spędzania wolnego czasu zimą i wcale nie myślę tu o Skandynawii.

Zapraszam na krótką wirtualną wycieczkę do baśniowej krainy, gdzie z łatwością połączyć można narciarskie

zjazdy (Boże, jak ja nienawidzę słowa „szusy”) z bieganiem w otoczeniu jednych z najpiękniejszych gór na świecie.

Ta magiczna kraina to Południowy Tyrol, a konkretnie rejon niedaleko miasteczka Kastelruth (całkiem blisko od Bolzano), zwany Seiser Alm (po włosku Alpe di Siusi). Seiser Alm, to największa hala Europy (hala w sensie połonina, czyli pole do wypasu owiec) o powierzchni 56 km², otoczona wspaniałymi, majestatycznymi Dolomitami wyrzeźbionymi przez erozję w niesamowite kształty. Teren wpisany jest na listę naturalnego dziedzictwa ludzkości UNESCO. Jeśli dodamy do tego, że według statystyk, w Południowym Tyrolu przez 300 dni w roku świeci słońce, to możecie sobie wyobrazić ten raj. Szczególnie dobrą porą są pierwsze dni marca, kiedy słońce stoi już bardzo wysoko, dzień jest dłuższy i na hali zalega mnóstwo śniegu z całej zimy.

W obrębie Seiser Alm, w lekko pofalowanym terenie, który zdaje się nieskończony, wytyczono 80 km tras biegowych dla osób na każdym poziomie zaawansowania. Konkretnie jest tam: 20 km tras zielonych, 20 km tras niebieskich, 21 czerwonych i 19 km czarnych.

Wszystkie położone są na wysokości pomiędzy 1800 a 2300 m n.p.m., a większość z nich tworzy pętle. Każda z tych tras to przynajmniej dwa tory do kroku klasycznego (bardzo często cztery) i ubite podłoże do biegania krokiem tyżkowym. Prawda, że pięknie? Nic dziwnego, że do Seiser Alm na treningi przyjeżdża czołówka narciarzy biegowych z całego świata, ze słynnymi Norweżkami i naszą Justyną Kowalczyk na czele.

Wydarzeniem sezonu na Seiser Alm jest nocny bieg narciarski Moonlight Classic. Do przebycia 15 lub 30 km techniką klasyczną. W tym sezonie bieg ten będzie organizowany po raz dziewiąty 04.02.2015 r. (przy pełni księżyca). Za każdym razem w maratonie startuje kilkaset osób (amatorów i zawodowców) z latarkami czołówkami na głowach, co powoduje niesamowitą atmosferę. Krótsza trasa przeznaczona jest dla osób mniej zaawansowanych, a dłuższa (bardziej górzysta), lepiej nadaje się dla ekspertów. Bywalcy twierdzą, że jest to jeden z najfajniejszych i najweselszych maratonów narciarskich na świecie. Członkowie naszej Redakcji już ostrzą sobie zęby na nadchodzącą edycję. Może spotkamy się na trasie?



foto: Chris O'Connell / armadaskis.com



**kursy
lawinowe.pl**

**ZDOBĄDŹ WIEDZĘ I UMIEJĘTNOŚCI
PODEJMIJ
NOWE
WYZWANIA**



NEVER STOP EXPLORING™

uvex



ARMADN

KURSYLAWINOWE.PL | FACEBOOK.COM/LAWINY

ORGANIZATOR



Tatrański
Park Narodowy

Z tabaką w kieszeni KASZUBSKIE BACKCOUNTRY

Tym razem inspiracji do narciarskich wędrówek postanowiliśmy poszukać nie w górach, a nad morzem, w okolicach Trójmiasta. Wystarczyło pojechać kilka kilometrów w głąb lądu, by nie zabrakło ani śniegu, ani okazałych wzgórz, po których znakomicie sunęły ślizgi naszych biegówek. Kraina tutaj opisana słynie także z licznych, malowniczo położonych jezior, które, jak się okazuje, mogą sprawiać frajdę nie tylko latem...



TEKST: Dominika Klawczyńska
ZDJĘCIA: Daniel Klawczyński

Co powiecie, by dla urozmaicenia spróbować narciarskiej wędrowki po lodzie? Człowiek sam na sam z lodową pustką, przemierzający surowy krajobraz w absolutnej ciszy... Jest w tym coś, co nas bardzo urzekło. A pretekstem do przyjazdu na Kaszuby, bo o nich mowa, była malowniczo położona baza wypadowa, którą udostępnił nam znajomi. Mały drewniany domek z kominkiem stojący nieopodal jeziora, uroki kaszubskiej wsi i pobliskie Lasy Mirachowskie rozbudziły naszą wyobraźnię. Trudno było się oprzeć tej perspektywie.

TAM, GDZIE RODZĄ SIĘ KAMIENIE

Zima trafiła nam się wyjątkowo sroga jak na te strony. W okolicach Gdańska aura, nawet w styczniu, potrafi irytować narciarzy łącnie marcowymi wybrykami. Inaczej jest na pobliskich wysoczyznach morenowych Kaszub, gdzie klimat jest znacznie surowszy. Wystarczy zajrzeć na Wzgórza Szymbarskie albo do Lasów Mirachowskich, które odwiedziliśmy jako pierwsze. Tutejszy mikroklimat odpowiada warunkom panującym w piętrze regła dolnego w górach – czego dowiedzieliśmy się od miejscowego leśniczego. Podobieństw z górami, jak się okazuje, można znaleźć tu więcej. Przekonujemy się o tym, sunąc na biegówkach wzdłuż jezior potęgowskich, położonych pomiędzy Mirachowem a Kamienią Królewską. Przy pierwszym z nich, ukrytym w głębokiej rynie polodowcowej i otoczonym starym bukowym lasem, natrafiamy na... prawdziwe grotty! Te osobliwe, niespotykane w północnej Polsce ciekawostki geomorfologiczne znajdują się na prawym brzegu jeziora Lubygość. Odkrywamy je, sunąc zapomnianą, nieużytkowaną już leśną drogą (obecnie jest to rezerwat przyrody). Na świeżym białym kobiercu nie widać żadnych ludzkich śladów, tropów zwierzyny za to nie brakuje. Kontynuując wędrowkę wzdłuż brzegów jeziora, następnie wspinając się ostro pod górę, docieramy do kolejnej osobliwości – rezerwatu Szczelina Lechicka.



Spektakularny widok, jaki rozpościera się ze wzgórza na pobliskie Jezioro Potęgowskie, wart jest każdej ilości potu, jaką trzeba wylać, aby się tu wdrapać. Spore, sięgające stu kilkudziesięciu metrów, deniwelacje, to kolejny wspólny mianownik z górami. Nielatwo będzie miał ten, kto nie potrafi podchodzić „jodełką” (krokiem rozkrocznym). Za plecami zostawiamy charakterystyczny ślad. Chwila wytchnienia na szczycie i już za moment mkniemy po zboczach moreny. Na wąskich nartach biegowych czy śladowych skręcanie jest znacznie trudniejsze niż na zjazdówkach. Jeśli szusujemy po bezleśnym gładkim pagórku – pół biedy. Gdy trzeba manewrować po krętej drodze, często zdarzają się budzące wiele śmiechu wygibasy i wywrotki. W tych grawitacyjnych wariactwach zapędzamy się na tafli zamarzniętego Jeziora Potęgowskiego. Tutaj spotykamy pierwszych ludzi – wędkarzy, którzy przyjechali rowerami łowić ryby w przełębli. Jak się od nich dowiadujemy, lód jest bardzo gruby – liczy ponad 25 cm

grubości. Podobno wytrzyma nawet pod ciężarem auta. Bez większych obaw wkraczamy w ten surowy, nieco surrealistyczny świat lodowych struktur.

Grzejąc się przy kominku i popijając herbatę z miodem, wspólnie stwierdzamy, że okolica charakteryzuje się niezwykleymi walorami przyrodniczymi.

Bieganie w tych okolicznościach urzeka nas tak bardzo, że w kolejnych dniach jeszcze parokrotnie zapuszczamy się na zmrożone tafle kilku innych kaszub-

skich jezior. Z tej perspektywy można dostrzec świat, jakiego nie zobaczymy o żadnej innej porze roku. Przemierzamy przybrzeżne sitowie, podziwiamy malowniczo zaspane śniegiem pomosty, zaglądamy na tajemnicze wyspy, jeśli te znajdują się na jeziorze. Poza spotykanymi sporadycznie wędkarzami jest tutaj absolutnie pusto.

Tego pierwszego dnia wracamy już po zmroku. Wyżyci, solidnie zmęczeni, ale i nasyceni wrażeniami. Grzejąc się przy kominku i popijając herbatę z miodem, wspólnie stwierdzamy, że okolica charakteryzuje się niezwykleymi walorami przyrodniczymi. Na stosunkowo niewielkim obszarze znajdują się aż cztery rezerwy przyrody, Groty Mirachowskie oraz odremontowany bunkier partyzancki Ptasia Wola. Na specjalną uwagę zasługuje ogromny głaz narzutowy zwany Diabelskim Kamieniem, który odwiedziliśmy kolejnego dnia. Takich „czarcich” pomników przyrody nieożywionej jest na Kaszubach sporo. Autochtoni wierzą, że ich ziemia wręcz rodzi

Lepiej impregnować niż zamarzać

Wspólne pranie i impregnowanie

Impoter:  aiconsport
www.aiconsport.com

Biuro handlowe:
ul. Warszawska 37
05-082 Blizne Laszczynskiego
tel. (+48 22) 331 38 00
fax. (+48 22) 331 38 01

e-mail: sklep@aiconsport.com
www.aiconsport.com



HEY
sport

kamienie. Kiedyś myślałem, że to bajki, ale teraz wiem, że mieli rację.

JAK GÓRY W PIGUŁCE

Niedaleko od opisanych wyżej terenów znajduje się inny, ciekawy rejon kaszubszczyzny. Tutaj również warto wybrać się na narciarskie backcountry. Wystarczy wyruszyć z Trójmiasta kolejką SKM w stronę Lęborka. Stojąc na stacji kolejowej w Bożym Polu (można też wystartować ze Strzebielina Morskiego), doskonale widzimy, dokąd należy jechać. Przed nami istne cuda, które nawyrabiał łądólód skandynawski, z tytu zaś mniej spektakularne, płaskie dno pradoliny rzeki Łeby. Pozostaje zataścić się pod górę, a dokładnie, to na

Dla pełni szczęścia i poczucia klimatu regionu koniecznie trzeba zażyć tradycyjnej kaszubskiej tabaki. Przeczyści nos i rozgrzeje od środka zmarznięty organizm.

Jelenią Górę. Przeszło 170 m realnego podjazdu na szczyt moreny, której wysokość bezwzględna wynosi 221 m n.p.m. Wjeżdżamy w tzw. Małe Bieszczady – niezwykle górzysty i zalesiony obszar między Lęborkiem a Wejherowem. Liczne jary, wąwozy i źródłiska, a przy tym duża różnica wzniesień sprawiają, że aż chce się tu nieco powęszyc. Ze szczytu, kompletnie zziązani, obejmujemy wzrokiem spory kawał pradoliny, lecz z przeciwnej strony horyzont ogranicza morze wzniesień tylko odrobinę niższych od tego, na którym się aktualnie znajdujemy. W czasie narciarskiej eksploracji tego niezwykłego zakątka odnajdujemy kapitalne leśne drogi z nagłymi zakrętami, trawersujące malownicze stoki lub wijące się dnem głębokich jarów. Przemierzając zielone ostępy, lądujemy w małej osadzie Porzeczce, w samym sercu tej pofałdowanej krainy. Tędy przełamuje się rzeka Łeba, pieniać się niczym górską bystrzycą – na jej prawym brzegu stromo wyrastają wzgórza i wszystko to





tworzy scenę do bólu przypominającą obrazki z Bieszczad. Uroki tej okolicy już dawno temu docenił klub Łowców Przygód, który zlokalizował tu swoją bazę sportów alternatywnych. Jest też schronisko, w którym można całkiem niedrogo przenocować. Stąd można wyruszać na Kaszuby, jakie najbardziej kochamy – falujące wzgórzami, zaskakujące trudnościami technicznymi, niesamowicie ciekawe terenowo. Ta kraina, to jakby góry w pigułce i w mniejszej skali. Dla pełni szczęścia i poczucia klimatu regionu, koniecznie trzeba zażyć tradycyjnej, kaszubskiej tabaki. Przeczyści nos i rozgrzeje od środka zmarznięty organizm. Zażywanie tabaki to jeden z najstojniejszych kaszubskich zwyczajów.

NIE TYLKO WIEŻYCA

Najwięcej zimowych atrakcji na Kaszubach znajdziemy w rejonie Wieżycy (328,6 m n.p.m.). Tutaj najdłużej w regionie utrzymują się warunki zimowe. Na północnych stokach tej góry zlokalizowane są dwa ośrodki narciarstwa zjazdowego, a na południe, po drugiej stronie szosy

HOLMENKOL

LICENCJA NA ZWYCIĘSTWO

Wysokiej jakości tekstylia
wymagają wysokiej klasy impregnacji



Środki piorące i impregnaty

Hautverträglichkeit:
SEHR GUT



 **KAMI**

Wyłączny dystrybutor **KAMI**

ZAKOPANE, ul. Piłsudskiego 61b

tel./fax:18-20-159-61

email:holmenkol@holmenkol.pl

www.holmenkol.pl



(DK20) wymarzone warunki znajdą miłośnicy cross-country skiing. Mam na myśli kompleks leśny leśnictwa Drozdowo, okalający Szwedzką Górę (315 m n.p.m.), gdzie cicho suną ślizgi naszych biegówek. Nie ma tłumów i zgiełku, jakie znamy z Szymbarka, gdzie każdej jedzie, by zobaczyć słynny dom stojący „do góry nogami”, czy najdłuższą w Polsce deskę z daglezi. Można za to usłyszeć dzięcioła albo spotkać przebiegające drogę jelenie. Na polach koło Drozdowa, jeśli się poszczęści, można podejrzeć buchtujące dziki. Napawamy się tym spokojem i mocno wciągamy w nozdrza czyste, leśne powietrze. Ciekawostka historyczna – na Szwedzkiej Górze podczas II wojny światowej stała

potężna niemiecka radiolatarnia, Telefunken FuSA n 724/725, o kryptonimie „Bernhard”. Wykorzystywana była do naprowadzania samolotów Luftwaffe, miała zasięg około 400 km. Była jednym z zaledwie 16 takich obiektów w Europie, a dwóch w Polsce.

Przemierzając na biegówkach Wzgórze Szymbarskie, koniecznie trzeba zajrzeć także nad Jezioro Ostrzyckie. Na jednym z brzegów, z cokołu Jastrzębiej Góry (227,2 m n.p.m.), rozpościera się chyba najpiękniejsza panorama na Kaszubach, a po przeciwnej stronie możemy powędrować do głazu narzutowego. Czerwony szlak poprowadzi knieją obok rezerwatu Ostrzycki Las. To kapitalny kierunek dla narciarskiej przebieżki.

Nie wystarczy tu miejsca, by opisać wszystkie przygody i atrakcje, których dostarczyły nam kaszubskie plenery. W każdym zakątku jest coś innego, każdy fragment różni się od sąsiedniego, co sprawia, że nigdy nie jest tu nudno. Dla zdecydowanej większości kaszubskiej ziemi można jednak wyznaczyć jeden wspólny mianownik, który jest mocno pofałdowany. Z całą pewnością, jeśli siądziecie nad mapą, znajdziecie tutaj wiele innych inspiracji do zimowych wypadów po śniegu i lodzie. Kaszuby to idealny teren dla początkujących biegaczy. A być może będzie to idealna zaprawa przed corocznym biegiem Piastów, rozgrywanym na Jakuszyckiej Polanie.



INTELLIGENCE QUALITY

POWER PLUS 20
COMPRESSION



NAJBARDZIEJ INNOWACYJNA
POLSKA MARKA

www.iqsport.pl



Slalom przez cały rok

INLINE ALPINE

TEKST: Marcin Kapuściński
ZDJĘCIE: Piotr Bareński

W krajach „niealpejskich”, takich jak nasz, każda forma treningu, która choć trochę przypomina narciarstwo zjazdowe, jest na wagę złota. W polskich klubach „beźśnieżnym” przedłużeniem zimy bywają najczęściej: rower, tenis ziemny czy windsurfing. Tymczasem dyscyplina, która łudząco przypomina narciarstwo, jest na wyciągnięcie ręki i dzięki garstce zapaleńców jest o niej w ostatnich miesiącach coraz głośniej.

CO TO TAKIEGO?

Mowa o inline alpine, czyli konkurencjach alpejskich na rolkach. Jej najpopularniejszą odmianą jest slalom, którego ustawienia wyglądają podobnie jak na śniegu. Znajdziemy tu figury: łokcie, wertikale i przeloty. Podstawowe wymogi sprzętowe są tutaj niewielkie: rolki, kask, kije z gardami slalomowymi oraz narciarskie nagolenniki. Tyczki – takie same jak w wersji narciarskiej – wkręcane są poprzez szybkozłącza w specjalne (ciężkie – żeliwne lub stalowe) podstawy. Oprócz slalomu, wyróżniamy również slalom gigant oraz slalom równoległy. Samo rozegranie slalomu

wymaga nielatwych do spełnienia kryteriów (lekko nachylony, wyłączony z ruchu fragment asfaltu, o długości co najmniej 150–200 m), toteż pozostałe konkurencje (do których potrzeba odpowiednio szerszych oraz dłuższych tras) rozgrywa się rzadko.

POLSKA – PIERWSZE ZAWODY

Na świecie inline alpine istnieje od końca lat 90. XX w. W Polsce, od 2001 r. na tyczkach jeździ kilka klubów z różnych części Polski. Naprawdę głośno o tej dyscyplinie zaczęło być od kilku miesięcy. W centrum Polski, na warszawskim Stadionie Narodowym, grupa zapaleńców, którym nie wystarczyło ciepłoty, aby czekać na śnieg, zorganizowała serię treningów oraz pierwsze w Polsce zawody: Warszawską Ligę Inline Alpine. Twórcami przedsięwzięcia są: Ski Spa (jeden z warszawskich serwisów narciarskich, organizator szkoleń na tyczkach) oraz Team Spirit (organizator rodzinnych obozów feryjnych oraz eventów). Organizatorom w krótkim czasie udało się wypromować inicjatywę wśród narciarzy wyposażonych w rolki oraz uzyskać wsparcie: Polskiego Komitetu Inline Alpine (przy Polskim

Związku Sportów Wrotkarskich), a także sponsorów: Aiconsport, Jeep, Ski Race Center, Skates4U.pl.

LETNIA ALTERNATYWA DLA ZAWODÓW WINTERCUP?

Organizatorzy zamierzali sobie, aby liga miała swój akademicki odpowiednik. Środowiska AZS Warszawa długo nie trzeba było namawiać. 3 listopada 2014 r. odbyły się pierwsze zawody AZS Inline Alpine CUP. Były medale, pięknie oświetlona trasa, niespodzianki na trasie oraz atmosfera prawie jak na cyklu AZS Wintercup. Rozczarowała jedynie frekwencja, choć uratowali ją zawodnicy i zawodniczki, którzy zasilili kategorię open. Plany na 2015 r.? Jak tylko asfalt będzie suchy, ruszy zarówno Warszawska Liga Inline Alpine, jak i AZS Inline Alpine CUP. Obydwa cykle będą miały rundy: wiosenną oraz jesienną.

INLINE ALPY A NARTY

Od lipca do listopada zawody przeplatane były treningami, podczas których... hartowała się stal. Kółka się ścierały, spod kijów wydobywały się iskry, siniaków przybywało, a przejazdy niedawnych rolkowych debiutantów

zaczęły wyglądać naprawdę imponująco. Choć w wielu przypadkach alpejczycy zapalali nagłą miłością do takiej odmiany slalomu, warto przypomnieć, że spełnia on rolę przede wszystkim uzupełniającą. Jakie więc zauważamy korzyści treningu inline alpine pod kątem nart?

Przede wszystkim jest to wysiłek fizyczny o zbliżonej, tlenowo-beztlenuowej charakterystyce, choć ustawienia są zwykle krótsze. Taki trening pomaga w podtrzymaniu zdolności motorycznych i ich pochodnych (szybkość, zwinność), daje też możliwość kształtowania elementów technicznych i taktycznych, przydatnych w slalomie narciarskim (skierowanie wzroku na kolejną tyczkę, antycypacja, zrównoważona pozycja nad nartą/rolką etc.). Powyższe elementy można świetnie korygować poprzez analizę wideo. Nie do przecenienia jest możliwość stania na małej powierzchni (rolka), co znakomicie kształtuje czucie głębokie. Z błogosławieństw inline alpine mogą skorzystać również osoby, które nigdy nie miały kontaktu z bardziej „sportową” odmianą narciarstwa – mają szansę oswoić się z tyczkami.

Czy są takie elementy techniki narciarskiej, które możemy sobie poprzez jazdę na rolkach „popsuć”? Mniej świadomie jeżdżący narciarze powinni uważać chociażby na rotacje w obręczy barkowej, które pomagają nam zacieśnić promień skrętu na rolkach, a na nartach powodują ześlizg. Sporo jest w inline alpine „biegania” – małych kroczków, dzięki którym wypracowujemy prędkość. Na nartach zaś pożądane efekty daje konsekwentny docisk, a nie skręt „na raty”.

Jazda slalomu na rolkach przynosi jednak zdecydowanie więcej korzyści niż szkód, co celnie opisuje Witek Łaszek, barwna postać warszawskiego inline alpine:

– Narciarstwo to wszechstronny sport – w grywa ten, który „na sucho” trenuje możliwie dużo tego, co robi na śniegu. Można chodzić na bieżnię, siłownię, ćwiczyć na slackline, ale to rolki dają nam możliwość zmierzenia się z trasą podobną do tej na śniegu. Nie zrobimy na nich głębokich skrętów, szurając gardą po asfalcie, ale moment koncentracji przed startem, obranie idealnej linii, czy wreszcie wychodzenie z opresji – to wszystko wspólny mianownik. Gdy założyłem narty pierwszy raz w sezonie, po kilkunastu rolkowych treningach, czułem się, jakbym był kilka dni „do przodu” z jazdą. Jestem zdecydowanie lepiej przygotowany do nart i szybciej się adaptuję. Sprzęt do inline alpine (ważący ponad 600 kg) jest już schowany na zimę, ale plany AD 2015 wydają się ambitne. Organizatorzy treningów oraz zawodów (otwartych oraz tych akademickich) zapraszają więc wszystkich narciarzy do spędzenia wiosny, lata i jesieni na rozgrzanym od tyczek asfalcie Stadionu Narodowego. Więcej informacji można znaleźć na fanpage'ach: Ski Spa, Team Spirit oraz Warszawskiej Ligi Inline Alpine.

iq sport Power PLUS

NAJBARDZIEJ INNOWACYJNA POLSKA MARKA

24/7
365



Komplet tylko 159 zł

DARE TO BE YOUR BEST

MULTIPURPOSE COMPRESSION SOCKS & CALF

For your Training, Racing and Recovery



LISTA SKLEPÓW DOSTĘPNA NA STRONIE

www.iqsport.pl



WIĘKSZA STABILIZACJA
SZYBSZA REGENERACJA
WIĘKSZA WYTRZYMAŁOŚĆ
DOSTĘPNE W 6 ROZMIARACH

COMPRESSION



Ania jest śliczną, drobną kobietą o rudych włosach z mnóstwem piegów na uśmiechniętej twarzy. Jej oczy są wyjątkowe: wielkie i obdarzone rzęsami, dzięki którym mogłaby się znaleźć w Księdze Rekordów Guinnessa. Najważniejsze jest jednak to, że w tych oczach widać ogromną energię i pasję. Kiedy tak rozmawiamy o sporcie, staram się sobie wyobrazić Anię pędzącą z ogromną prędkością, błotnistą ścieżką przez las, po stoku o sporym nachyleniu i przychodzi mi to z pewnym trudem. Rowerowy Downhill to nie zabawa dla ludzi, którzy boją się pobrudzić i zadrapać kolana.

Ania Sojka

CZASEM LUBIĘ SIĘ POBRUDZIĆ



WYNIKI ANI SOJKI W 2014 ROKU

1. miejsce – klasyfikacja generalna Pucharu Polski w zjeździe
2. miejsce – Mistrzostwa Polski w zjeździe
2. miejsce – Mistrzostwa Polski w 4X
1. miejsce – Mistrzostwa Małopolski w zjeździe
1. miejsce – Enduro Trophy Wisła, Zawoja (Joy Ride Open), Zakopane
1. miejsce – dual slalom Joy Ride Open Zakopane

WYWIAD PRZEPROWADZILI:

Tomek Kurdziel, Michał Szypliński

ZDJĘCIA: Małgorzata Gurdziel, Monika Marcinkowska

Magazyn NTN:

Powiedz nam, Aniu, jak wygląda konkurencja, którą uprawiasz?

Ania Sojka:

Jest podobna do narciarstwa. Na górę wyjeżdżamy najczęściej wyciągiem, a zjeżdżamy na rowerach. Tyle tylko, że nie szerokimi trasami, ale często wąskimi ścieżkami, na wprost przez las. Po drodze ustawione są przeszkody, jak na przykład sztuczne progi, czyli hopki, a bandy wielu wiraży są wyprofilowane. Od ostatniego sezonu ścigam się też w rowerowym enduro. Do tego potrzebna jest siła własnych mięśni, gdyż oprócz zjazdów musimy również podjechać pod górę. I to są moje główne konkurencje. Wcześniej walczyłam na trasach cross country i four crossowych. Ta ostatnia konkurencja wydawała mi się jednak trochę zbyt ekstremalna. Cztery osoby naraz walczące o najlepszą linię i skaczące prawie jednocześnie z hopek lub innych przeszkód to trochę zbyt wiele.

NTN:

A jeździsz na nartach?

A.S.:

Jeździłam jako dziecko. Później miałam 11 lat przerwy, gdyż stwierdziłam, że narciarstwo w Polsce jest bez sensu. Więcej stało się do wyciągów, niż jeździło w dół. Nie można się było nawet zmęczyć. Dwa sezony temu pojechałam do Francji i zakochałam się w dużych górach i narciarstwie. To jest to! Niestety, posłuszeństwa odmówiło moje więzadło krzyżowe. Teraz muszę je sobie dać zrobić na nowo, ale wrócę na pewno.

NTN:

W narciarskim zjeździe zawodnicy mogą, a nawet muszą trenować przed zawodami na danej trasie. Jak to jest w downhillu rowerowym?

A.S.:

Podobnie. Najpierw przechodzimy trasę „na nogach”, oglądając przeszkody. Potem zjeżdżamy, szukając optymalnej linii. Ostatni trening, tak zwany mierzony, jest na czas i decyduje o kolejności startu. Tak to dzieje się na zawodach rangi PŚ. W Polsce cała procedura jest skrócona, gdyż zawody odbywają się jedynie w weekend. Oglądanie i treningi w sobotę, a w niedzielę eliminacje i start.

NTN:

Opowiadając o narciarstwie mówiłaś, „że nie mogłaś się zmęczyć”. Znaczy to, że męczyć się lubisz, a przecież downhill to tylko jazda w dół...

A.S.:

Kiedy zmieniałam konkurencję z cross country na zjazd, myślałam podobnie. Wtedy patrzyłam na trasę pod kątem, jak zjechać, a nie jak zjechać szybko. Bałam się skoków i band. Kiedy jednak złapie się odpowiednią technikę, zjazd staje się czystą frajdą. Wymaga też bardzo dużego nakładu siły i dobrego przygotowania kondycyjnego. Zjazdy rowerowe trwają od 2,5 do 4,5 min, podczas których pracują wszystkie grupy mięśni. To nie jest tak, że my jedziemy, bo grawitacja ciągnie. Cały czas trzeba balansować ciałem, zmieniać pozycję do zakrętów i hopek, dokręcać...

NTN:

Bardzo w to wierzymy... Jak trafiłaś do tego sportu?

A.S.:

Pochodzę z Wisły. W dzieciństwie miałam mój mały rowerek Reksio, na którym uwielbiałam jeździć. Wisła nie jest płaska, więc często gdzieś zjeżdżałam i potem musiałam podchodzić. W tym czasie zaczęła się też moda na rowery górskie i nieopodal mojego domu przejeżdżali zawodnicy z KS Wisła. Zamarzył mi się „góral”. Wszystko dobrze zbiegło się w czasie, gdyż właśnie miałam komunię i uzbierałam dwa miliony siedemset. Rodzice dołożyli kolejny milion i wystarczyło na rower górski. Nie pamiętam, jakiej był firmy, ale nazywał się Apollo, miał 18 przerezutek, był biały i ważył 17 kilogramów. No i zaczęłam jeździć w klubie. Najpierw chodziłam na zajęcia dwa razy w tygodniu po lekcjach, potem coraz częściej. Ścigałam się w cross country przez siedem lat. W początkowym okresie świetnie jeździłam pod górę i słabo w dół. Były nawet zakusy w klubie, żeby Ani wreszcie odpiąć hamulce, to się nauczy... W którymś momencie w Polsce również zaczęto organizować zawody downhillowe, więc spróbowałam. Pierwsze starty jeździłam na „szytwniaku” bez amortyzacji z tyłu. Niektóre, większe hopki musiałam schodzić. Nie podobało mi się

za bardzo... Dostałam kilka pierwszych wskazówek typu: nigdy nie hamuj przed hopką, na hopce i w bandzie. W efekcie wyskoczyłam z jednej z band i złamałam rękę. To była pierwsza kontuzja...

NTN:

Ten sport, nie dość, że traktowany jest jako męski, to jeszcze jest brudny. Kurz, błoto...

A.S.:

No tak, ale ja lubię się pobrudzić... To znaczy, wygląda to tak: z jednej strony jestem takim zupełnie normalnym człowiekiem: chodzę do pracy, zwyczajnie się ubieram, żyję w poukładanym świecie. Jednak potrzebuję czegoś więcej, jakiegoś totalnego odreagowania, znalezienia się w innym świecie. Wtedy idę na zjazd, gdzie liczy się tylko rower, technika, trasa i to, że akurat pada deszcz, jest błoto i ogólnie brudno, wcale mi nie przeszkadza. Wiadomo, że jak zacznie padać, to każdy westchnie, bo trzeba zmienić opony na inne, ale brzydka pogoda nie psuje zabawy. Każdy z nas lubi się czasem potaplać w błocie, bo to takie trochę infantylne, a przecież każdy ma w sobie coś z dziecka. To, że po zawodach jestem cała ubłocona, zupełnie mi nie przeszkadza, może dlatego, że na rowerze naprawdę bardzo dobrze się czuję.

NTN:

Mówiłaś, że sama musisz zmieniać opony. Dużo rzeczy przy rowerze robisz sama? Chłopaki ci pomagają czy raczej z tobą rywalizują?

A.S.:

To zależy... Niektórzy jednak trochę rywalizują, bo przecież przegrać z dziewczyną to straszny wstyd... Większość jednak pomaga, zarówno przy sprzęcie, jak i podpowiadając różne rzeczy dotyczące techniki jazdy. Podstawowe rzeczy przy rowerze robię jednak sama. Zmiana opon zabiera mi pięć minut. Wiadomo, przy amortyzatorach potrzebuję wsparcia, ale do większości czynności nie. Oczywiście trzeba sobie pobrudzić rączki, ale to nie szkodzi. Przed zawodami zawsze maluję paznokcie na jakiś ciemny kolor. Wtedy mniej widać brud...

NTN:

Zachowujesz kobiecość. Założyłyście z dwiema koleżankami dziewczęcy zespół rowerowy. Co się z nim dzieje?

A.S.:

Tak. Razem z Agatą Stamm i Justyną John założyłyśmy Lolka Team. Często razem trenowałyśmy i się przyjaźniły-

śmy, pomimo zacieklej rywalizacji na trasach. Uważałyśmy, że razem będzie nam łatwiej w tym męskim sporcie. Niestety, trochę nam się to wszystko rozpadło, gdyż nie znalazłyśmy nikogo, kto by chciał naszą inicjatywę, choć trochę, wesprzeć. Justyna przestała się ścigać, a Agatę też można było zobaczyć na trasach raczej sporadycznie. Zostałam znowu sama...

Każdy z nas lubi się czasem potaplać w błocie, bo to takie trochę infantylne, a przecież każdy ma w sobie coś z dziecka. To, że po zawodach jestem cała ubłocona, zupełnie mi nie przeszkadza.

NTN:

Przecież taki Team na pewno zwracałby uwagę...

A.S.:

Tak, ale kobiet w takich męskich sportach, przynajmniej w Polsce, nikt nie traktuje poważnie. Wynik: pierwsza na osiem uczestniczek, brzmi gorzej niż na przykład drugi na stu, a przecież nie ma parytetów i startowało tyle kobiet, ile chciało. Tak to już jednak jest... Brak kobiet wynika również z tego, że jest to sport brudny i nie każda lubi się ubłościć, a tak naprawdę jeden z lepszych momentów po udanym wyścigu w trudnych warunkach, to zmywanie z siebie błota. Przyjemne uczucie.

NTN:

Aniu, zapewne wielu z naszych czytelników nie wie, jakie są różnice pomiędzy rowerami. Czym charakteryzuje się twoja zjazdówka?

A.S.:

Mnie też kiedyś się wydawało, że rower to rower. Dwa koła, pedały, rama... Jest jednak inaczej. Rowery do cross country wyglądają jak najbardziej powszechne „górale”. Muszą być lekkie, gdyż jeździ się na nich także pod górę. Amortyzacja

jest drugorzędna. Rower zjazdowy bardziej przypomina motocykl bez silnika. Skoki zawieszek wynoszą po 20 cm. Masa nie jest tak istotna jak trwałość, gdyż zjazdówka narażona jest na ekstremalne obciążenia po skokach. Bardzo istotną rzeczą są skuteczne hamulce, gdyż im później zaczniemy hamować, tym lepiej dla naszej prędkości zjazdu. Mamy pięć trybów z tyłu, ale tylko jeden błąt z przodu ze specjalnym zabezpieczeniem, żeby nie spadał łańcuch. Na zjazdach rzadko pedałujemy. Tylko na starcie i na mecie. Czasami trzeba dokręcić w wirażu, żeby trochę przyspieszyć na wyjściu. Zupełnie inna jest też geometria ramy, gdyż kąt jej główki jest bardziej płaski. Pierwsze zjazdówki były bardzo miękkie i miało się wrażenie jazdy na tak zwanej „kanapie”. Teraz się to trochę zmienia, gdyż sztywniejsze amortyzatory szybciej wybierają na przykład szereg nierówności. Zresztą charakterystykę zawieszki, a ostatnio także i pewne wymiary ramy, można zmieniać w zależności od profilu trasy. Rowery zjazdowe nie nadają się do codziennego użycia. Fajnym kompromisem są rowery enduro. Mają dłuższe skoki zawieszek i nieco inną geometrię ramy niż cross country. Dzięki temu lepiej wybierają nierówności i wybaczą błędy po – na przykład – nieudanym skoku. Można też na nich normalnie jeździć.

NTN:

W naszej rozmowie padają często słowa „rowerowe enduro”. Na czym polega ta konkurencja?

A.S.:

To bardzo młoda konkurencja i jednocześnie bardzo fajna. Jest trasa, zwykle nieznaną, która składa się z odcinków dojazdowych i specjalnych. Odcinki dojazdowe trzeba pokonać o własnych siłach bez pomocy nikogo i niczego z zewnątrz. Te fragmenty nie są na czas, ale trzeba zdążyć na mierzony odcinek specjalny otwarty tylko w pewnym przedziale czasowym. OS-y to zwykle odcinki zjazdowe. Enduro to dużo kombinowania: z oponami, ustawieniami itp. Fajne jest też to, że jedziesz nieznaną wcześniej trasą. W zjeździe wszystko wyliczone jest na milimetry. Mogę zamknąć oczy i widzę w myślach całą trasę. Na enduro nikt nigdy nie jedzie na 100%, gdyż nie wie, co jest za następnym zakrętem. W sumie superzabawa, która podoba mi się coraz bardziej. Na zawodach jest też wspaniała atmosfera, bo to nowa konkurencja.

**NTN:**

Gdzie można jeździć downhill w sposób rekreacyjny? Zacznijmy od Polski.

A.S.:

Wykażę się lokalnym patriotyzmem i wskażę Wisłę. Na Stożku jest jedna ciężka trasa pucharowa, ale jest też łatwiejsza, dla mniej zaawansowanych. Fajne są Kluszkowce, Wierchomla, Ustron na Palenicy. Kapitalna jest trasa w Czarnej Górze, ale jedynie dla bardzo zaawansowanych, gdyż nie ma łatwiejszej alternatywy. Można pojeździć na Harendzie, a nawet w Bełchatowie. Tras jest coraz więcej. Bardzo dobre miejscówki zaraz za granicą są w Czechach i na Słowacji.

NTN:

Latem byliśmy na wycieczce rowerowej w Tyrolu na Mountain Bike Safari i zaobserwowałem, że w bike-parkach można spotkać całe rodziny. Dzieciaki szaleją na małych, przeznaczonych dla nich torach, a panie i panowie, w zależności od umiejętności, używają głównych tras, oznaczonych kolorami według trudności, jak nartostrady. Czy u nas jest podobnie czy też ten sport traktowany jest wyłącznie jako męski i ekstremalny?

A.S.:

To się szybko zmienia, ale rzeczywiście, jeszcze niedawno był to sport dla młodych facetów. Teraz coraz mniej zawodników startuje w pucharach, ale coraz

więcej ludzi jeździ dla przyjemności. To dobry trend, gdyż ludzie odkryli, że zjeżdżanie jest fajne i robią to dla adrenaliny, a nie wyniku. Organizowany jest też Puchar Skrzata dla dzieci już chyba od czwartego roku życia. To są cenne inicjatywy.

NTN:

Czy chciałabyś może przekazać coś dziewczynom, które nie uprawiają zjazdów na rowerach, zachęcić je albo coś w tym rodzaju?

A.S.:

To ciężka sprawa. Trudno przekonać kogoś do czegoś, co samemu się kocha. Tak na zdrowy rozum, jest to sport bardzo irracjonalny. Można się pobru-



dzić, połamać, wydać mnóstwo pieniędzy i – teoretycznie – po co to komu? Każdy jednak powinien mieć w życiu coś, co go ekscytuje, napędza, daje mu frajdę. Warto więc nie bać się i spróbować. Być może chwyci. Należy się jednak liczyć z tym, że trzeba się będzie spocić i pobrudzić. Trzeba mieć też do siebie dystans. Kiedy człowiek jest w zbroi, a w słońcu jest ponad 40°C, to trudno jest wyglądać atrakcyjnie. Poza tym, w tym sporcie jest mnóstwo face-tów (śmiech)...

NTN:

Lubisz się wystroić i „odszykować” na wielkie okazje?

A.S.:

No pewnie, że tak. Każda dziewczyna to lubi od czasu do czasu...

NTN:

Myślisz czasami o tym, że możesz nie chcieć już więcej jeździć na rowerze?

A.S.:

Nie. Nie bardzo to sobie wyobrażam, ale życie pisze różne scenariusze i być może za rok, za dwa mogę mieć inne priorytety albo nową „zajawkę”, choć nie sądzę...

NTN:

Czy, jak zaczynałaś, to mama załamała ręce i powiedziała: dziecko, dlaczego zjazd?

A.S.:

Nie. Moi rodzice zawsze bardzo mnie wspierali i bardzo im jestem za to wdzięczna. Kiedyś, później, mama powiedziała mi, że miała nadzieję, iż wybiorę coś bardziej normalnego, ale szybko się przyzwyczaiła. Zresztą, w każdym sporcie, to zwykle rodzice są pierwszymi motywatorami i sponsorami

NTN:

No właśnie, koszty...

A.S.:

Są spore. Jeździłam w kilku klubach, miałam tu i ówdzie jakieś wsparcie, ale to zawsze jest za mało. Za większość rzeczy płacę z własnej kieszeni. W tym sporcie, choć bardzo widowiskowym, nie ma mediów. Wcale się nami nie interesują. To trochę dziwne. Bez mediów, za wyjątkiem sponsorów branżowych, nie może być mowy o innych. Teraz wspiera mnie sprzętowo firma Scott Polska i efektem jest wspaniała zjazdówka. Trwają rozmowy na temat en-

duro... Bardzo to jest pomocne. Oprócz roweru sporo kosztuje też wyposażenie. Wygodny kask, dobre rękawiczki i gogle. Zbroja. Jakość tych elementów docenia się dopiero, jak dużo się jeździ. Nagle wszystko zaczyna mieć znaczenie.

NTN:

Czy z twoją techniką ze zjazdu nie ciągną cię na przykład motocykle terenowe?

A.S.:

Wolę nie próbować, bo mogłabym się łatwo wciągnąć w coś nowego. Jeszcze kilka lat temu mówiłam, że tylko rower. Teraz jest trochę inaczej. Uwielbiam też sporty wodne i chciałabym więcej żeglować i pływać na windsurfingu. Już nie jestem taka monotematyczna...


NTN:

Aniu, dziękujemy za bardzo interesującą rozmowę i mamy nadzieję spotkać się na trasie zjazdowej zarówno w lecie na rowerze, jak i zimą na nartach. Sukcesów życzymy w zawodach zjazdowych i enduro.

A.S.:

Bardzo dziękuję.

▶ LUCA ROLLI

▶ |  FACEBOOK.COM/SCOTTSPORTSPOLSKA



NO SHORTCUTS

—
To jest ten moment, kiedy zdajesz sobie sprawę, że było warto – pobudka przed świtem, ten ziąb, wysiłek, który towarzyszył każdemu krokowi, każdy głęboki oddech – teraz tylko Ty, góra i zjazd.

Tirol Mountain Bike Safari

Jakąkolwiek pomoc podczas pokonywania podjazdów na rowerze zawsze uznawałem za ujmę na honorze. Jeszcze pierwszego dnia wyjazdu na Tirol Mountain Bike Safari byłem sceptycznie nastawiony do wykorzystania gondoli, jako środka transportu na szczyt. Po zjechaniu pierwszym alpejskim singletrailem, przelaniu pierwszej krwi i pierwszej wizycie w bikeparku z prawdziwego zdarzenia musiałem zweryfikować swój pogląd na kolarstwo...

Gadające Głowy z Tirol
Mountain Bike Safari





TEKST: Michał Szypliński
ZDJĘCIA: Michał Szypliński,
Dariusz Urbanowicz, Esther Wilhelm

O powstawaniu nowego szlaku rowerowego w sercu Alp dowiedziałem się pod koniec sezonu narciarskiego. Od tamtego momentu, każdego dnia, w myślach przenosiłem się do Tyrolu i wyobrażałem sobie wąskie, techniczne ścieżki, podjazdy na przełęczach wśród pasących się krów, górskie oczka wodne i obowiązkowo regionalne potrawy łechcące podniebienie. Marzenia urzeczywistniły się na początku lipca, gdy razem z Darkiem Urbanowiczem wylądowaliśmy na lotnisku w Innsbrucku, aby z dziennikarzami z różnych zakątków Europy wziąć udział w rowerowej uczcie.



Zaczynamy od wizyty w wypożyczalni rowerów w Nauders. Każdy z nas doświadczyć będzie Scotta Geniusa 940 – wymarzoną maszynę do pokonywania alpejskich szlaków. To miłe zaskoczenie, bo spodziewaliśmy się hardtaili na małych kołach, a dostajemy nowoczesne, rewelacyjne twentyninery z pełnym zawieszeniem. Robimy krótki rekonesans po okolicy, przyzwyczajamy się do sprzętu (to nasz pierwszy raz na dużych kołach) i zasypiamy z nadzieją na niezapomniane przygody.

ENDURO NA PRZYSTAWKĘ

Dzień rozpoczynamy od rozgrzewkowego podjazdu do dolnej stacji ko-

lei gondolowej Bergkastelseilbahn. Ta wynosi nas na 2200 m n.p.m. i nagle znajdujemy się w prawdziwych, wielkich górach. Pierwszy raz doceniam możliwość wykorzystania wyciągu na wycieczce rowerowej – dzięki niemu można błyskawicznie zacząć czerpać esencję z pobytu w Alpach. To również dobre rozwiązanie dla mniej wytrenowanych rowerzystów, którzy bez możliwości dojazdu na szczyt kolejką musieliby zadowolić się nudnymi szutrówkami w dolinie. Opcję wykorzystania wyciągów już dawno docenili entuzjaści grawitacyjnych odmian kolarstwa, ale mam wrażenie, że będzie się ona cieszyła coraz większą popularnością wśród

amatorów turystyki na jednośladach. Jedziemy i nie możemy opanować zachwytu nad miejscem, w jakim się znajdujemy. W porównaniu do monotonnych, płaskich szlaków Mazowsza, które pokonujemy przez cały sezon, tu jest jak w raju. Oprócz doznań stricte rowerowych musimy przyswoić trochę wiedzy historycznej. Lokalni przewodnicy zabierają nas do miejsca, w którym znajdują się fortyfikacje między skałami oraz długi pas konstrukcji przeciwczołgowej. Co ciekawe, znajduje się ona w miejscu, do którego ciężko jest czołgom dojechać...

Po lekcji historii docieramy do niesamowitego punktu widokowego na gra-



nicy Austrii, Włoch i Szwajcarii. Z półki skalnej, zawieszanej nad przepaścią, rozpościera się oszałamiająca panorama na Reschensee, ze słynną, wystającą ponad taflę wody, wieżą kościoła Altgraun. Teraz czas na zjazd. Musimy nieco zmienić trasę, ze względu na lawiny błotne, które uniemożliwiają przejazd szlakiem, ale dzięki temu mamy okazję zmrozić krew w żyłach. Docieramy bowiem do miejsca, w którym musimy zdecydować, czy jesteśmy prawdziwymi mężczyznami czy chłopcami zasługującymi co najwyżej na wigry 3. Przyjechaliśmy tu po mocne wrażenia, więc bez mrugnięcia okiem wybieramy z Darkiem ścieżkę do enduro zamiast szutrowej,

łatwej drogi. Co prawda nie mamy pojęcia, na co się porywamy, ale raz kocznie śmierć! Obniżamy siodełka (ech, że też nie mamy sztyc obsługiwanych poprzez manetkę na kierownicy) i ruszamy za naszym przewodnikiem. Może kilka słów o nim. Lukas Gerum nie jest ulepiony z miękkiej gliny. Rowerowego rzemiosła uczył się przez wiele lat, startując w barwach Niemiec w zawodach MTB. W pierwszej trzydziestce podczas mistrzostw świata nie ląduje się na piękne oczy... Lukas podpowiada nam, jak pokonywać trudniejsze fragmenty, najęzione ostrymi kamieniami. Anglik radzi sobie świetnie, Szwajcar jest w swoim żywiole. Nam i Włochowi Marco idzie

nico gorzej, ale po pokonaniu każdego wymagającego odcinka endorfiny uderzają do głowy i oszczędniej korzystamy z hamulców. Co za jazda! Dopiero zaczęliśmy naszą wycieczkę, a już pokonujemy najtrudniejsze ścieżki w życiu. Wrażenia wymieniamy w restauracji koło Nauders, delektując się doskonale przyrządzoną jagnięciną z grilla. Dalsza część dnia upływa na mieszance asfaltowych i szutrowych dróg wzdłuż rzeki Inn, przeplatanych od czasu do czasu soczystym singlem między drzewami. Chwilę spędzamy w miejscu, gdzie niegdyś przebiegała granica Cesarstwa Rzymskiego. Końcówka trasy ma za to zweryfikować nasze możliwości w jeź-



dzie pod górę. 500 m przewyższenia jest dobrą okazją do małego wyścigu na szczyt. Zmęczeni, ale bardzo szczęśliwi, raczymy się zimnym piwem w hotelowym ogródku w Tösens. Zastanawiamy się, czy po takim dniu może nas spotkać jeszcze coś równie pięknego...

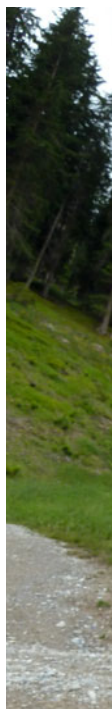
Warto rozważyć opcję spędzenia w Serfaus-Fiss-Ladis przynajmniej dwóch dni i wyszalenia się do syta!

DANIE GŁÓWNE

Wyprzedzając nieco bieg wydarzeń – przeżyjemy tu znacznie więcej, a w porównaniu z kolejnymi atrakcjami, pierwszy dzień okazuje się tylko przystawką. Daniem głównym określiłbym dzień drugi. Na początek długa wspinaczka, z bardzo sztywnymi momentami. Josef Margreiter – szef biura promocji Tyrolu, który jedzie z nami od wczoraj, pokazuje, kto rządzi na podjazdach. Widać, że swojego 8,5-kilogramowego Ghosta używa nie tylko do jazdy po bułki. Jedziemy jeszcze kawałek po płaskim i docieramy do Bikeparku Serfaus-Fiss-Ladis. Ośrodek, który zimą znany jest z bogatej oferty i mnóstwa udogodnień dla rodzin z dziećmi, latem zamienia się w prawdziwe rowerowe eldorado. Przy dolnej stacji kolei gondolowej dostępny jest pumptrack dla najmłodszych, którzy zanim zaczną przygodę z freeride'em i downhillem, oswajają się i ćwiczą na przeznaczonym dla nich torze. Obok, tętniący życiem bar – tu możemy napić się czegoś orzeźwiającego w przerwie między zjazdami lub zostawić żonę na kawie (jeśli oczywiście nie będzie miała ochoty na sporty grawitacyjne). Jest też sklep i świetnie wyposażona wypożyczalnia. Właśnie do niej kierujemy kroki. Na chwilę zostawiamy nasze Geniusy i zamieniamy je na Kony Entourage ze skokiem 180 mm. Sprawdzą się zdecydowanie lepiej w bikeparku. Dostajemy też ochraniacze, zbroje i full-face'y. Zastanawiamy się tylko, dlaczego nikt nam nie powiedział o dzisiejszej atrakcji, bowiem z Darkiem wyglądamy dość



Tyrolskie Safari MTB to nowy projekt, który ruszył latem 2014 roku. Ideą jest przejechanie całego Tyrolu ze wschodu na zachód, zaczynając w Reschenpass, na skraju trzech krajów – Austrii, Włoch i Szwajcarii, a kończąc w Alpach Kitzbühelskich. Szlak składa się z 15 etapów, podczas których przemierza się 650 kilometrów po ścieżkach wijących się w alpejskiej krainie. Trzeba się nieco napocić, bowiem do pokonania jest 25000 m przewyższenia. Wartość tę można zredukować o połowę, korzystając z wyciągów.





DAREK URBANOWICZ O WIZYCIE W BIKEPARKU

Któż by się spodziewał, że dziś przeżyję jeden z najfajniejszych dni rowerowych w życiu. Przez trzy sezony rzecznikowałem Pucharowi Polski w zjeździe. Dawno to było temu i mało kto by to spamiętał. Nigdy jednak downhillu nie polizałem osobiście (prócz Superligi), a dziś doznałem czegoś niesamowitego w Bikeparku Serfaus-Fiss-Ladis, takim swoistym tyrolskim Trójmieście. Proszę sobie wyobrazić, że nawet udało mi się oderwać od powierzchni nawierzchni. Oto dowód.



komicznie w obcisłych spodenkach i ekwipunku do downhillu... Naprędce tworzymy Lycra Extreme Camel Toe Team i wsiadamy do gondoli. Ta wynosi nas na start kilkukilometrowego zjazdu. Do wyboru są trzy trasy. Zaczynamy od familijnej, niebieskiej. Spotkać na niej można mnóstwo rodzin z dziećmi. W Polsce zjeżdżanie na rowerze trasą narciarską kojarzy się z ekstremalnym sportem dla wariatów. Przyjazd do takiego świetnie zaprojektowanego bikeparku może zmienić poglądy na niektóre rzeczy. Trasa niebieska nie sprawia nam większych problemów, ale daje mnóstwo satysfakcji. Próbuje więc czerwonej. Tu trzeba już więcej umiejętności, można też poskakać albojechać kawałek, mocno wychylając się do środka po specjalnych, drewnianych bandach. Euforia – tak określiłbym stan, w jakim się znajdujemy. Niestety, przed

nami jeszcze sporo kilometrów, więc musimy opuścić park. Żeby tak móc zostać jeszcze trochę. Planując wycieczkę po Tyrolu, zdecydowanie warto rozważyć opcję spędzenia tutaj przynajmniej dwóch dni i wyszalenia się do syta! Zapamiętajcie te trzy słowa: Serfaus-Fiss-Ladis – naprawdę trzeba odwiedzić to miejsce, nie tylko zimą.

Atrakcjami drugiego dnia można by obdzielić kilka rowerowych wycieczek. Korzystamy z kolejnego wyciągu i po kilku minutach krajobraz zmienia się jak w kalejdoskopie. Dookoła nas szczyty gór toną we mgle, a z gęstych, ołowianych chmur sięga deszcz. Wspinamy się jeszcze 100 m na rowerach i osiągamy miejsce, które kolarze szosowi podczas Giro d'Italia określają mianem Cima Coppi (najwyższy punkt podczas całego wyścigu). Czas na *crème de la crème* drugiego dnia – bardzo długi zjazd



o różnicy poziomów 1700 m! Zaczynamy na 2400 m n.p.m., więc początkowo mierzymy się z wąską ścieżką, ostrymi skałami i kosodrzewiną. W niektórych miejscach jest naprawdę trudno, a przepaść w pobliżu trasy potęguje doznania. Po pokonaniu najbardziej wymagającego odcinka zatrzymujemy się na urwisku, z którego rozpościera się imponujący widok na dolinę. – Widzisz te domki na zielonym zboczach? – pyta mnie jeden z lokalnych przewodników, który dziś z nami jedzie. – To dom Benny’ego Raicha – opowiada. Pędzimy dalej w dół. Kawalek szutrówką, a momentami singletrackiem przez las. To właśnie jest piękne na tyrolskim safari – jeśli chcesz podjąć wyzwanie, atakujesz wąskimi ścieżkami, ale jeśli nie czujesz

się na siłach, możesz wykorzystać łatwiejszy wariant. Po kilkudziesięciu minutach zjazdu docieramy wreszcie do Ladis. Akurat trwają przygotowania do średniowiecznego festiwalu, więc mamy okazję posłuchać ciekawej muzyki. Jednak to nie koniec atrakcji. W potwornym upale pokonujemy ostatni podjazd tego dnia i trafiamy na Via Claudia Augusta – rzymską drogę ciągnącą się z Augsburga do Wenecji. Mamy okazję przejechać jej fragment. Widoki są boskie! Kilka razy zbaczamy ze szlaku, aby rozsmakować się w wymagających trasach enduro... Ten etap daje mi bardzo dużo. Zaczynam dogadywać się z nowym rowerem i przestaję bać się jazdy na coraz bardziej stromych odcinkach. Wieczorem czeka nas jeszcze jedna atrakcja, tym

razem kulinarna. W jednej z wytworzonych restauracji w Landeck spożywamy na kolację tyrolskie delikatesy, a na deser degustujemy czekoladę i schnapsa. Oba produkty słynne są na całą Austrię, a wytwarzane ręcznie przez lokalnych mistrzów z Zams.

RIDE WITH A CHAMPION

Każdy kolejny dzień przynosi mnóstwo pozytywnych wrażeń. Nie będę opisywać osobno poszczególnych etapów, bo rowery zdominowałyby tematykę narciarską, a to jednak magazyn o sportach zimowych. Jednak chcę wspomnieć jeszcze o jednym, wyjątkowym wydarzeniu, którego doświadczamy czwartego dnia wycieczki. Ile razy w życiu mieliście okazję zagrać w te-

nisa z Rogerem Federerem, pojeździć bolidem formuły 1 z Fernando Alonso albo pograć w piłkę z Leo Messim? Pewnie niewiele. My mamy przyjemność wspinać się pod górę z medalistą mistrzostw świata i zwycięzcą klasyfikacji generalnej Pucharu Świata MTB, Danielem Federspielem. Daniel okazuje się rewelacyjnym człowiekiem, więc jazda z nim jest prawdziwą przyjemnością. Żar leje się z nieba, więc wspinaczka jest wymagającym wyzwaniem. Dziś w ogóle nie korzystamy z wyciągów i musimy pokonać 1200 m przewyższenia na raz. Spoglądam na pulsometr mistrza – wskazuje 112 uderzeń serca na minutę. Mój wyświetla wartość 177. Daniel dziwi się, że mogę z nim rozmawiać przy takim wysiłku, ale przy moim poziomie wytrenowania przyzwyczajony jestem do konwersowania w strefie beztlenowej. Mistrz odłącza się od nas po dwóch godzinach, ponieważ długa wspinaczka mogłaby negatywnie wpłynąć na jego formę (Daniel specjalizuje się w krótkich, szybkich wyścigach XC eliminator). Podjazd oceniamy jako najtrudniejszy podczas całego wyjazdu. Ale na ogół najbardziej wymagające fragmenty zapadają w pamięć na zawsze. Nie inaczej jest i tym razem. Szutrowa droga wiję się początkowo przez las, a mniej więcej w połowie dystansu na szczyt wyjeżdżamy na otwartą przestrzeń. Widoki są niesamowite. Przypominają mi jedną z najpiękniejszych dróg w Alpach, jaką pokonywałem na rowerze szosowym – podjazd na Passo del Manghen w regionie Trydent. Podobnie jak tam, wzdłuż szlaku pasą się setki krów. Wyjątkowo piękne miejsce. Darek na przełęczy Marienberg mówi, że kilkakrotnie umierał podczas wspinaczki.



Ale warto było się zmęczyć, ponieważ nagrodą jest wymagający singletrack, niemal do samego Lermoos. Lukas jak zwykle pokazuje klasę, ale kroku dzielnie dotrzymuje mu Sara Mertens, Belgijka, która ma za sobą udany udział w Cape Epic – najtrudniejszej etapówce świata. W takim towarzystwie człowiek szybko się uczy. Po wymagającym zjeździe studzimy emocje podczas kąpieli w górskim jeziorze. Co za rozkosz!

Podczas naszego pobytu w Tyrolu zaliczyliśmy jedynie sześć z piętnastu etapów nowego szlaku. Zamierzam w przyszłości przekonać się, czy pozostałe są równie atrakcyjne.

Tirol Mountain Bike Safari to absolutna rewelacja. Dopiero po zaliczeniu takiej trasy można powiedzieć: wiem, po co mam górski rower. Jeśli chcesz przeżyć prawdziwą wakacyjną przygodę, zajrzyj w styczniu na stronę snowandmore.pl – znajdą się tam informacje o organizowanym przez nas wyjeździe na tyrolskie safari MTB!

Zdjęcia i relacje z naszej wycieczki do Tyrolu możecie znaleźć na eurower.pl oraz skifighters.pl.

Renault Espace

JAK ZWYKLE NOWE ROZWIĄZANIA

W tym roku podczas salonu samochodowego w Paryżu koncern Renault zaprezentował od dawna wyczekiwaną nowość: Renault Espace piątej generacji. Tym razem francuska firma zaskoczyła wszystkich, gdyż pojazd jest bardzo podobny do wersji koncepcyjnej (to zdarza się bardzo rzadko) pokazanej rok wcześniej. Nowy Espace jest samochodem zaprojektowanym od podstaw i podobnie jak wersja pierwsza z 1984 r. może na zawsze zmienić obraz motoryzacji.





TEKST: Tomek Kurdziel
ZDJĘCIA: Renault

Nie wiem, kto i kiedy wymyślił określenie minivan dla pojazdów najlepiej zdefiniowanych przez Renault Espace. W połowie lat 80., kiedy Espace szokowało konkurencję i przechodziło na ulicach, samochód ten w prasie fachowej nazywano „limuzyną jednobryłową” i było to określenie ze wszech miar słuszne.

Pojazd, który firma Renault zaprezentowała podczas salonu samochodowego w Paryżu ponownie, jak najbardziej zasługuje na tę zapomnianą nazwę. Dla mnie nowy Espace jest przede wszystkim bardzo komfortową i nowoczesną limuzyną, naszpikowaną zupełnie nowatorskimi rozwiązaniami, znakomicie odpowiadającymi naszym czasom.

W porównaniu do samochodu generacji IV, w wersji Grand nowy Espace jest dokładnie tak samo długi, ale o 69 mm niższy. Zwiększono też o 16 mm rozstaw osi i powiększono rozmiar felg. Dzięki tym zmianom sylwetka nowego Renault jest bardziej dynamiczna i muskularna, przypominając trochę wielkie SUV-y i crossovery konkurencji, przy zachowaniu znacznie większej przejrzystości i jasności wnętrza. Dość potężny grill z dużymi reflektorami i światłami przeciwmgielnymi (wszystkie światła LED) oraz mocno zarysowane nadkola, dodają pojazdowi trochę groźnego i zaczepnego wyglądu. To nie jest już tylko praktyczny pojazd dla rodziny. Tym samochodem da się zrobić wrażenie zarówno przed budynkiem opery, jak i na plaży wśród latających kite'ów.

Skoro już przy lataniu jesteśmy... Nie da się ukryć, że twórcy nowego Espace inspirowali się techniką lotniczą. Po pierwsze: pojazd ma bardzo korzystny współczynnik oporu powietrza Cx. Po drugie: kabina pasażerska z wielką szybą (2,8 m²) oraz bardzo cienkimi przednimi słupkami przypomina nieco cabinę małego samolotu pasażerskiego. Po trzecie: i tu już pomylić się nie można, linia tylnych słupków nadwozia inspirowana była na pewno statecznikami pionowymi szybkich odrzutowców. O tym zapałaniu się na konstrukcje lotnicze przypomina również wnętrze, które na pewno wkrótce znajdzie naśladowców wśród projektantów innych marek (tak też było z Espace pierwszej generacji).



Przednie siedzenia nowego Espace są bardzo duże i głębokie, obejmujące pasażerów również z boku. Pomiedzy fotelami pierwszego rzędu umieszczono konsolę z dźwignią automatycznej skrzyni biegów oraz przyciskami, między innymi aranżacji wnętrza (o tym za moment), którą wieńczy duży na 8,7 cala ekran tabletu R-link nowej generacji. Konsola mogła zostać zawieszona bardzo wysoko, ułatwiając obsługę urządzeń, gdyż w automatycznej skrzyni biegów zastosowano znany z Formuły 1 system Shift-by-Wire (o tym też trochę później). Tym samym, droga ręki pomiędzy kierownicą i przyciskami jest bardzo niewielka. Jednym z nich, na wielkiej konsoli, jest One-Touch. Za pomocą tego przycisku możemy zmienić konfigurację wnętrza i „zniknąć” lub na nowo „pojawić” wszystkie naraz lub pojedyncze fotele drugiego i ewentualnie trzeciego rzędu (w zależności od wersji). Taką możliwość mamy też z panelu sterowania w bagażniku, co wydaje mi się nadzwyczaj praktyczne. Wyobraźcie sobie, że stoicie z tyłu samochodu z dwoma parami długich i ciężkich nart freeride. Wystarczy nacisnąć jeden gu-

zik, a zbędny fotel zanurza się w podłogę, robiąc miejsce na długi przedmiot. Za pomocą One-Touch można też skonfigurować oświetlenie wnętrza, które i tak zmienia się automatycznie w zależności od trybu jazdy (od komfort po sport). Wrażenie komfortu potęgowane jest przez fenomenalne wyciszenie wnętrza i system audio firmy Bose, z którego dźwięki szczelnie otulają kierowcę i pasażerów bez względu na ich miejsce na pokładzie.

Zupełnie nowe są też jednostki napędowe. Na początek Espace ma ich trzy, wszystkie o pojemności 1,6 l. Dwie z nich są wysokoprężne i mają do zaoferowania 130 KM (pojedyncza turbina) oraz 160 KM (Twin turbo z automatyczną sześciobiegową skrzynią EDC). Najmocniejszy jest jednak silnik benzynowy 1,6 TCe, gdyż ma aż 200 KM i siedmiobiegową skrzynię EDC. Zważywszy na fakt, że nowy Espace jest aż o 250 kg lżejszy od obecnego, można spodziewać się imponujących osiągnięć. Shift-by-Wire, czyli elektroniczny sposób wybierania biegów, bez potrzeby „mieszania” lewarkiem w skrzyni, jest bardzo precyzyjny i ma minimalny skok.

Kolejną nowością w tym segmencie jest zastosowanie 4 Control, czyli systemu sterującego wszystkimi czterema kołami. Wraz z elektronicznie sterowanym zawieszeniem zwiększa on znacząco przyczepność w zakrętach. 4 Control zapewnia też wielką zwrotność i ułatwia parkowanie manualne lub z użyciem funkcji automatycznej. Samochód ma też wiele biernych i czynnych funkcji bezpieczeństwa, ale będziemy je odkrywać podczas jazdy próbnej.

Nowy Espace był, do czasów premiery w Paryżu, wielką niewiadomą. Będąc wielkim fanem poprzednich czterech generacji, myślałem, że nowy model stanie się zbyt „normalny”. Teraz, wiedząc więcej o Espace V, jestem zaskoczony liczbą interesujących szczegółów i nowości. Jedno jest pewne – Espace V to pojazd zaprojektowany zupełnie na nowo, nowoczesny i ekscytujący zarówno w formie, jak i ze względu na rozwiązania techniczne. Podobnie jak Espace I, spowoduje powstanie mnóstwa mniej i bardziej udanych kopii. Już nie mogę się doczekać na próbną jazdę oryginałem.

THULE[®]
SWEDEN



Bring your life
thule.com

Południowy Tyrol zaprasza na autostrady bez korków

Wybierz Dolomity,
najbliższą część Włoch!



www.suedtirol.info/doradcahotelowy



Witamy w krainie kontrastów, gdzie trzy kultury łączą się w harmonijną całość. Doskonale przygotowane trasy narciarskie, najpiękniejsze w Europie widoki na górskie szczyty i ponad 300 słonecznych dni w roku - oto Południowy Tyrol, inne Włochy.

www.suedtirol.info

SÜDTIROL
Inne Włochy