

43RIDE

magazyn rowerowy

nr 14 (2011)

ISSN: 1899-766X



Dostępny bezpłatnie na stronie www.43RIDE.com

Zdjęcie: *Dariusz Danielek*
Na zdjęciu: *Marcin Błoch*

Zawartość 43RIDE

3	Wstęp
4	Fotoklatka
	<i>Nowości</i>
9	Transition TR250
12	Kali Protectives
13	GoPro Hero HD
14	POC Helmets & Armor
16	Mozartt MLD
	<i>Różności</i>
17	Abecadło freeride'u - R jak roam
19	Trento 3racing Group
22	Zabawa na jednym kole
26	Tryb awaryjny, o kontuzjach słów kilka
32	Norland Cycles Project
37	Koninki Gravity Park - wizja na 2011
	<i>Ludzie, wywiady</i>
41	Przed sezonem... Michał Śliwa
43	Fotograf - Filip Matejczyk
47	Young Guns - Maciej Hojnor
50	35+ Rozmowy z Diabłem
56	Kim jest Maciej Chmiel?
61	Mój sport, pasja, choroba...
	<i>Relacje</i>
66	Szczęki i Suski na PFO Zakopane
72	Rozpoczęcie sezonu w Koninkach
78	Enduro na Ukrainie
87	Testosteron w Spodku
	<i>Serwis 43RIDE</i>
94	Fox DHX 5 Air
99	Linia tańcu
	<i>43RIDE testuje</i>
102	Kask POC Receptor Flow
104	Manitou Dorado
109	Koniec

Zdjęcie na okładce:

Zdjęcie: *Mariusz Krzemiński*

Na zdjęciu: *Tomasz Profic*

**Magazyn najlepiej przeglądać za pomocą
Adobe Reader 6 lub nowszy.**

Nowy numer 43RIDE poprzepłata trochę zimy, trochę lata, ot taka pora. Znakomite fotografie naszych znajomych zilustrowały cały okres zimowo-wiosenny, i tak przypominamy sobie PFO Zakopane, zaśnieżone Koninki, by przejść łagodnie w klimaty wiosenne i fotorelację z otwarcia Bike Parku w Koninkach. Nie zabraknie rozmów z ciekawymi ludźmi, m.in. Wojtek Koniuszewski, Michał Śliwa, Maciej Chmiel, z którymi porozmawialiśmy o życiu, sporcie czy przygotowaniach do sezonu. Nie mogę pominąć ważnej dla mnie postaci w tym numerze, czyli Mariusza Noconia, który zmagają się z chorobą zwaną „Zespół Tourette’a” i walczy z nią jeżdżąc DH! W dalszej części numeru znajdziecie kilka słów o kontuzjach, by potem zauroczyć się ukraińskimi widokami z wyprawy enduro. Co po za tym? Zbiór informacji serwisowych z tematem linii łańcucha, serwisem Foxa, testy kasku POC Receptor oraz amortyzatora Manitou Dorado. Kila słów o nowych markach w naszym kraju: Kali, POC, GoPro, Transition... Aaa... i jeszcze zakręcone Abecadło Freeride’u, Young Guns, Norland Cycles Project, Testosteron w Spodku, Zabawa na jednym kole i nasza zaprzyjaźniona grupa kolarska Trento 3racing Group. Życzę miłej lektury!

Zbyszek Nowicki, 43RIDE

Dziękujemy wszystkim za możliwość wykorzystania ich słów i obrazów! To dzięki Wam mogliśmy stworzyć ten numer 43RIDE. Pamiętaj, TY również możesz pokazać coś innym! Jeżeli chcesz podzielić się ciekawymi materiałami, skontaktuj się z nami! Czekamy na materiały do końca maja 2011. Następnym numer 43RIDE ukáže się pod koniec czerwca 2011.







zdjęcie: **Piotr Staroń**
na zdjęciu: **Michał Chodkowski**
Koninki



MLD

osłona
łańcucha



WoG

napinacz łańcucha

RMF **MAXXX** prezentuje:

Diverse™ DOWNHILL CONTEST

Puchar Polski i Mistrzostwa Polski w kolarstwie górskim - downhill

01 Maj 2011 

Wiśla góra Stożek - zawody międzynarodowe UCI C2

15 Maj 2011

Mydlenice góra Chełm

17 Lipiec 2011

Szczyrk Skrajyczne Mistrzostwa Polski

11 Wrzesień 2011

Międzybrodzie Białskie góra Żar



Program:

Eliminacje godz. 11:30 - 14:00

Finały godz. 14:30 - 16:00

Sponsorzy

Patronat medialny



onet.pl

MAXXX

rebel.tv

freestyle

dh-zone.com



bikeaction

EXTREMIUM

43 RIDE

aktywni.pl



XBOX 360

Partnerzy:



Panie i Panowie czas rozpocząć nowy sezon zawodów downhillowych z **Diverse Downhill Contest!** Już niespełna cztery tygodnie pozostały do wielkiego rozpoczęcia sezonu!

Wielkiego gdyż:

Po pierwsze, zawody odbędą się w Wiśle na stoku Stożek – znanej i lubianej miejscówce, górze gdzie w zeszłym roku zainicjowano budowę Bike Parku, który w tym roku sukcesywnie będzie rozbudowywany. Po drugie to zawody rozpoczynające sezon downhillowy w Europie Środkowo-wschodniej. Po trzecie, zawody te otrzymały międzynarodową kategorię C2 sygnowaną przez Międzynarodową Unię Kolarską (UCI), co oznacza że zawodnicy walczyć będą o punkty do challenge'u UCI. Z ciekawostek ostatnie w Polsce zawody mające kategorię UCI odbyły się 7 lat temu! Po czwarte, na chwilę obecną udział w zawodach zapowiadają oprócz licznej grupy Polaków, wielu riderów z Czech, Słowacji, Rosjanie, grupa Łotyszy, Estończycy, Austriacy, Niemcy, Węgrzy, dwóch zawodników z Finlandii a także zawodnik z Ugandy (walczy w chwili obecnej o wizę). Swoją obecność potwierdził już także zeszłoroczny zwycięzca w Wiśle – Filip Polc.

Od dzisiaj ruszają zapisy na zawody. Aby wziąć udział w imprezie należy zarejestrować się pod **tym linkiem**, a następnie dokonać rejestracji na zawody. Nowy system rejestracji pozwoli nam sprawniej działać a także dokonywać online opłaty wpisowego. Maksymalna ilość osób jaka może wziąć udział podczas zawodów w Wiśle to 450 osób. W przypadku przekroczenia tej liczby o kolejności zgłoszeń decydować będzie rejestracja online oraz uiszczenie opłaty startowej online. Zapisy trwają do czwartku 28.04.2011 do godziny 24:00.

Trasa zawodów zostanie miejscami zmodyfikowana, co pozwoli na wydłużenie jej o około 150 – 200 metrów. Pracę nad trasą już trwają. O wszystkim będziemy was informować na profilu FB – oraz na nowej stronie zawodów – **downhillcup.eu**, gdzie znajdziecie wszelkie niezbędne informacje. Szykujcie rowery, szykujcie formę i do zobaczenia w Wiśle!

Sponsorem tegorocznego cyklu po raz kolejny jest marka odzieżowa Diverse, oraz producent konsol do gier – X-BOX 360. Wsparcie energetyczne zapewnia Red Bull.

Patroni medialni: RMF MAXXX, Onet.pl, Rebel TV, Extreme Sports Channel, Bike Action, Extremium, DH-Zone.com, Freestyle.pl, Aktywni.pl, 43RIDE.

Nowości 2011 Transition TR250

Tekst: **Tomasz Profic**

Zdjęcia: **Darek Nowak** biketime.pl





Transition TR250 to zupełnie nowa konstrukcja w ofercie firmy na 2011 rok. W pierwszym momencie w oczy rzuca się ogromne podobieństwo do zjazdówki TR450, ale na podobieństwie wizualnym się kończy. 250-ka została zaprojektowana jako pełnoprawna freeride'ówka, która zadowoli fanów jazdy w bike parkach oraz poza wyznaczonymi szlakami. Oficjalnie Transition klasyfikuje ją z przeznaczeniem „mini-dh” co w sumie w pełni oddaje możliwości tego roweru.



Regulacja skoku 180-160mm



Regulacja długości tylnych widełek



Najważniejsze w TR250 są różnice względem starszego brata, czyli TR450. Przede wszystkim rower ten posiada agresywniejsze kąty przez powinien być maszyną idealną do szeroko pojętego freeride'u (kąąt główki jest regulowany i wynosi 64-65st, przy 63-64st TR450). Skrócono bazę kół oraz obniżono przekrok ramy. Dodatkowo zastosowano regulację długości tylnych widełek przez co możemy jeszcze bardziej skrócić maszynę lub wręcz przeciwnie, wydłużyć ją tak, aby zwiększyć stabilność na szybkich odcinkach.

TR250 wykorzystuje ten sam system zawieszenia co TR450 jednak posiada mniej skoku (180mm). Dodatkowo producent oferuje możliwość zmiany skoku poprzez zmianę położenia mocowania dampera i w efekcie możemy ustawić skok w zakresie 160-180mm. Pozostałe cechy, o których warto wspomnieć to: główka w standardzie taper, hydroformowana dolna rura, mufa suportu 83mm, sztywna oś oraz piasta w standardzie 150mm. Waga ramy to 4.04kg (bez dampera).

Dystrybucja: biketime.pl



W 2011 roku wśród nowych marek na rynku znalazła się amerykańska firma

Kali Protectives

Jest to firma, która powstała w Kalifornii z myślą o produkowaniu kasków i ochraniaczy na najwyższym poziomie, z przeznaczeniem do sportów ekstremalnych. W ich ofercie znajdują się min. kaski przeznaczone na motor, rowery, deskorolkę które również nadają się świetnie do uprawiania innych sportów.



Dzięki opatentowanej technologii produkcji zwanej „composite fusion tm in-molding” kaski Kali należą do najlżejszych i najbardziej wytrzymałych na rynku. Dziekiem tej technologii jest kask full face Avatar, którego powłoka wykonana jest z 3 materiałów: kevlar, włókno węglowe, włókno szklane.

Warto wspomnieć, że całość waży jedyne 830g, co jest znakomitym wynikiem jak na kask typu fullface!

Dystrybucja: freeway.com.pl

Historia:

GoPro założył Nick Woodman w Kalifornii w 2002 roku. Od tego czasu firma prężnie się rozwija. Nick Woodman to zagorzały surfer i snowboardzista. Wymyślił i stworzył prototyp pierwszej kamery na własne potrzeby. Początkowo był to aparat fotograficzny z możliwością przymocowania do nadgarstka, który wyglądem prawie nie różnił się od dzisiejszej kamery GoPro. Pomysł ewoluował i z małej, kilkuosobowej firmy powstał koncern produkujący najlepsze kamery sportowe na świecie.

GoPro

Be a **HERO**.™



GoPro HD to niewielkie kamery o wielkich możliwościach. Nagrywają obrazy w rozdzielczości FullHD 1080p. Używane są na łódce, w wodzie i powietrzu, deszczu, błocie i piasku, przez zwolenników sportów ekstremalnych, zawodników, producentów filmowych, sportowców i bardzo wymagających entuzjastów. Dzięki zaawansowanej technologii połączonej z wysoką jakością szklanego obiektywu kamery GoPro HD oferują jakość obrazu produktów o kilka klas cenowych wyżej. Zachowują przy tym wszystkie cechy typowej kamery do sportów ekstremalnych, takich jak: wodoodporność (do 60m), wstrząsoodporność oraz odporność na pozostałe czynniki zewnętrzne typu pył, błoto, śnieg, piach itp. Dzięki swoim minimalnym wymiarom, bardzo trwałej stalowej obudowie, wybitnej jakości obrazu, szerokokątnemu obiektywowi (do 170st) oraz obsłudze kart SD, kamery GoPro HD są wymarzone urządzeniem do rejestracji wideo wszystkich aktywności, które jesteśmy w stanie sobie wymyślić. Dostępność różnego rodzaju mocowań sprawia, że kamery GoPro można używać zawsze i wszędzie. Jedynym ograniczeniem jest nasza wyobraźnia. Dodatkowo kamery GoPro HD oferują możliwość wykonywania zdjęć w jakości 5MP.

Dystrybucja: freeway.com.pl



HELMETS & ARMOR

POC jest Szwedzką firmą opartą na mocnej misji: robić wszystko co możliwe, aby chronić życie oraz minimalizować konsekwencje wypadków jakie towarzyszą sportom grawitacyjnym. W tym celu firma projektuje i rozwija wszystko co związane jest z ochroną ciała. POC wyznacza nowe standardy w wielu dziedzinach związanych z rozwiązaniami technicznymi, designem oraz inżynierią materiałową. Opatentowano wiele rozwiązań, które znacznie podnoszą jakość protekcji.

„Naszą misją jest zrobić wszystko co w naszej mocy, aby chronić życie oraz minimalizować ryzyko i skutki kontuzji.”

Wszystkie produkty są testowane przez czołowych zawodników, sportów akcji, po których firma nadaje ostatni szlif dążąc do perfekcji wykonania. Sportowcy POC, jednocześnie przyjaciele firmy, kochają to co robią ze spokojną głową, bez zadrapań, urazów kręgosłupa lub głowy, które zdarzają się również najlepszym. Efektem końcowym jest linia lekkich, zaawansowanych technologicznie produktów zapewniających optymalną protekcję przed urazami.





POC to pośrednio firma naukowa, mieszcząca się w Saltsjöbaden na obrzeżach Sztokholmu. Organizacja angażuje wiedzę i kompetencje ludzi z różnych dziedzin nauki, takich jak inżynierowie, specjaliści od materiałów, designerów, grafików, neurologów oraz ortopedów. Sam Sztokholm jest ważnym ośrodkiem naukowo badawczym dla wielu liczących się naukowców w Europie. Dotyczy to w szczególności zagadnień związanych z bezpieczeństwem, medycyną, zdrowiem, zaawansowanym rozwojem produktów oraz ich testami.



„Tworząc produkty POC dbamy o każdy szczegół - dążąc w naszej pracy do perfekcji. Nigdy nie idziemy na kompromis przy wyborze materiałów czy konstrukcji w celu obniżenia kosztów i podwyższenia marży, ponieważ zawsze przekłada się to na obniżenie bezpieczeństwa i jakości produktów POC.” - Stefan Ytterborn (CEO/FOUNDER POC).

Dystrybucja: pmpsport.com.pl

Mozartt MLD

Dystrybucja: mozartt.com

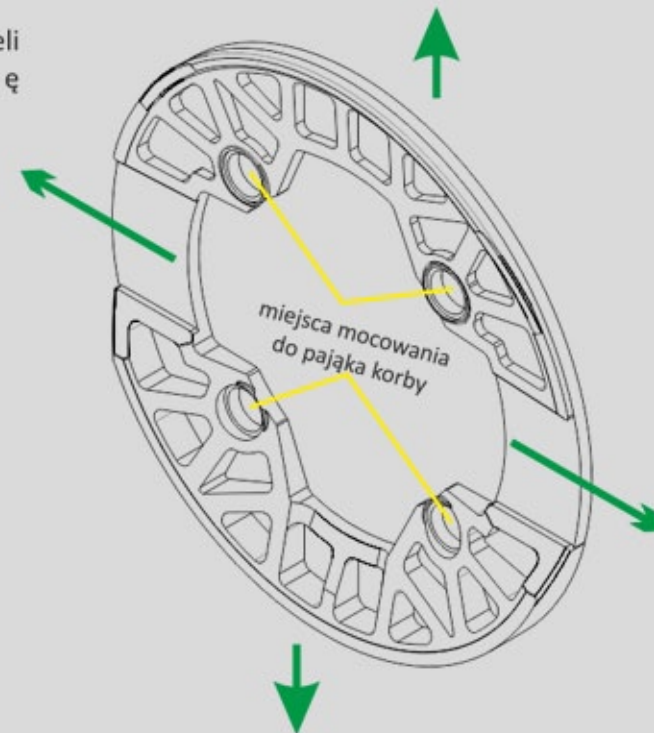
Mozartt zaprezentował nowatorskie rozwiązanie, rockring pod nazwą MLD. Rockring Mozartt w połączeniu z napinaczem WG idealnie chroni zębatkę przed uszkodzeniami mechanicznymi i jednocześnie zachowuje niską wagę (62 gramy i obsługuje zębatki 36-38z.)

Opatentowane rozwiązanie rockringu MLD, to przede wszystkim jego specjalna konstrukcja: osłona łańcucha jest z jednej strony grubsza, a z drugiej cieńsza. Chodzi o to, że tak samo jak w przypadku rąk, można być prawo lub lewo nożnym. W trudnych odcinkach trasy, gdzie nie ma możliwości pedałowania, pewniejsza noga praktycznie zawsze stoi z przodu. Podczas gdy nasza pewna noga jest z przodu grubsza część osłony powinna znajdować się na dole. Oczywiście zdarzają się sytuacje, gdy mimo wszystko stoimy słabszą nogą z przodu, ale nasza nowa osłona została przygotowana również na taką ewentualność.



Cieńsza połowa

Miejsce na korbę, jeżeli masz lewą nogę prowadzącą.



Miejsce na korbę, jeżeli masz prawą nogę prowadzącą.

Grubsza połowa

ABECADŁO FREERIDE'U - R JAK

ROAM

ROAM

ROAM

Tekst: **Rafał Wypiór**

Zdjęcia: **Ewa Kania**

Wśród amatorów MTB nie ma chyba nikogo, kto nie zetknąłby się z tym tajemniczym terminem. Bo nie wystarczy zajrzeć do słownika, by odkryć, co się za nim kryje. Gdyby to było takie proste, to zapewne tak wykwintni malarze środowiska freeride'u jak Collective nie okrasiliby jednego ze swych dzieł tym właśnie mianem. Roam brzmi niczym biblijne wezwanie: zostaw wszystko co masz i chodź. Tyle że zamiast jednej sukni i pary sandałów, dress code nakazuje założyć na drogę odporne na kaprysy pogody panty i buty z linii... Roam.

Jak wszystko, co wzniosłe, również pielgrzymowanie, daje się obezwładnić (nie mylić z okiełznaniem) popkulturze i komercji, czyli nam - zwykłym śmiertelnikom. Kto z nas podczas zagranicznych wojaży nie korzystał z roamingu niech pierwszy rzuci kamieniem. Nie wystarczy bowiem ogłosić światu, że się jest stworzonym do wędrówki, by zostać pątnikiem. Nie wystarczy nawet udać się na wycieczkę albo dwie, ba, spędzać w podróży większość życia. By pielgrzymować trzeba jeszcze mieć misję. Bez niej w najlepszym wypadku jest się obieżyświatem. Właśnie tym różni się freeridera szlajającego się po waszych ścieżkach, możecie się czuć wyróżnieni. Oznacza to bowiem, że wasz trud doceniono sub specie aeternitatis, a wykonana przez Was trasa wciągnięta została na światową listę singieltracków. Od tej pory możecie odliczać czas, kiedy pojawią się u was kozaki międzynarodowego formatu, znane dotąd jedynie z filmów i imprez FMBA, i w uznaniu wzniosą ku niebu dziękczynne: awesome.

Jak wszystko, co dostojne, również włóczęgostwo, daje się ośmieszyć. Ba, ośmieszają je same światowej sławy trampy, filozofując przed kamerą how fun is riding bikes with friends. Jakby nie wystarczyło, żeby pokazywali to, co potrafią najlepiej, pozostawiając widzom kwitowanie ich wyczynów sakramentalnym awesome. Ale nawet oni mają coś z apostołów nieokiełznanego, odpornego na kpinę, a zarazem blichtr, freeride'u. W końcu nie katują na okrętkę przed kamerami tej samej trasy. Jakkolwiek prostacko by tego nie komentowali, to wydaje się, że eksplorowanie nowych linii na rowerze sprawia im autentyczną radochę. Jednak bez względu na poziom satysfakcji, co rusz pakują się i lecą dalej, szukać nowego tła dla swoich popisów. Bo tak naprawdę to, co wypełnia ekran - owa przestrzeń przeci-





nana przez pędzącego ridera - nie jest tłem, ale drugą osobą dramatu, a właściwie lustrem, w którym można się przejrzeć w obliczu nieznanego, zamieszkującego obszary in the middle of nowhere. Żadna inna dyscyplina: downhill, enduro, crosscountry, nie potrzebuje dla realizacji właściwych sobie celów, tego rodzaju wyzwań, w każdym razie w żadnej z tych dyscyplin nie występuje w takim natężeniu potrzeba wytrącenia w pionierskim starciu z dziewiczym gruntem własnego ego w czystej postaci, nie skażonego osadem wieloletniego funkcjonowania w zorganizowanych społecznościach. Dlatego freeride, będąc próbą dotarcia do kresu własnych możliwości, w rzeczywistości jest podróżą do źródeł, podróżą, którą każdy musi odbyć samodzielnie, a mimo to zanurzoną w intersubiektywizm.

Najnowsza produkcja twórców: „Roam” nieprzypadkowo nosi tytuł: „Follow me”. Ale bynajmniej nie chodzi o prostą komendę, by jechać jeden za drugim, jak to się często zdarza na downhillowych trasach. W tym zawołaniu słycać coś więcej. To coś lepiej oddaje łacińskie vade me cum, w którym zawiera się nie tylko zaproszenie do wspólnej wędrówki, ale zarazem odpowiedzialność za towarzysza podróży. Pomimo więc, że na awanturniczej eskapadzie każdy musi przejść próbę ognia tylko z jednym i to własnym życiem, samemu zmierzyć się z własnym strachem albo zwodniczą pewnością siebie, to jednak stan gotowości można odwołać dopiero po tym, jak na dole zameldują się wszyscy bez wyjątku uczestnicy wyprawy. I nie chodzi o zwykłą solidarność grupową, ale o dialog, jaki się naturalnie zawiązuje pomiędzy nimi. Ten dialog nie jest zbudowany na słowach, ani na gestach. Płaszczyną tego niewypowiedzianego porozumienia są wspólne, skrajne doznania. To za jego sprawą w drodze do wolnego od społecznej tresury ego odkrywa się wspólnotową misję. Kto nie może się jej oprzeć pakuje plecak, wsiada na rower i, jak wielu mu podobnych w tym samym czasie, z różnych miejsc na kuli ziemskiej, wyrusza na spotkanie epickiej przygody.

TRENTO 3RACING GROUP

Tekst: Trento 3racing Group
Zdjęcia: Maja Kryńska,
Jarek Barański

Na polskiej scenie downhillowej obecni już 2 sezon. W zeszłym roku jako hungry4sport.com, w tym sezonie z Trento. 3racing w składzie Justyna John, Aleksander Wieczorkiewicz i Piotr 'Gitara' Kosiński powraca z wielką mocą!

Nowy rok - nowe pomysły na ściganie. Po naradzie w kwaterze głównej teamu postanowiliśmy trochę zmodyfikować swoje treningi względem zeszłego roku. Olek robił okresy treningowe polegające m.in. na mordczych podjazdach pod Agrykolę czy godzinach spędzonych na trenażerze, ja pływałam się w basenie kraulując i żabkując oraz okładając się pięściami i kopniakami na treningach taekwondo. Gitara jeszcze nie wiedział, że zostanie przez nas przygarnięty i radośnie kręcił sobie pizzę w miejscu pracy, od czasu do czasu wyskakując na przejażdżki w celach bardziej rekreacyjnych niż stricte treningowych. Bogaci o nowe doświadczenia, siniaki czy też zakwasy, jednakże pełni energii pomyśleliśmy o finansach.



Aleksander „Kelo” Wieczorkiewicz

W zeszłym roku wspierał nas hungry4sport.com, co wspominamy bardzo mile. Niestety w 2011 z przyczyn niezależnych od nas i od portalu nasze drogi musiały się rozejść. Za współpracę serdecznie dziękujemy i życzymy zdróweczka :)

Na szczęście szybko znaleźliśmy ludzi chętnych do wspierania nas. Specjaliści od eventów i imprez niemożliwych do wykonania – firma Trento. I faktycznie, nie od parady ich motto brzmi 'impossible is nothing'. Poza tym kontynuujemy zeszłoroczne interesy z Michałem Szubertem zaopatrzającym nas w części Kore i ciuchy Alpinestarsa, chłopakami z 7an-

nr 14 (2011)



Piotr „Gitara” Kosiński

ny fundującymi kaski Earth Worksa, Piotrkim Szwedowskim z jego klockami Zeit i Panami z Mielca dającymi nam wspaniałe napinacze Flesh Components.

Public relations oczywiście też musi być. Reklama, niusy, filmy i robienie wokół siebie szumu to nasza specjalność, której przyklaskuje Naczo z portalem hcf.fr.pl, wspaniały naczelny Zbysiu, czyli nasz magazyn 43RIDE i Tywonek z Warszawskiej Freewolnej Grupy Rowerowej Cykloza.

Jako że każdy szanujący się rowerzysta lubi, kiedy jego twarz jest rozpoznawal-

www.43RIDE.com



Justyna „Tina” John

na, zaprosiliśmy do współpracy fotografkę i była zawodniczkę - Maję Kryńską z jej wiernym asystentem Jarkiem Barańskim. W zimny, słoneczny dzień w przedziwnych ubrankach paradowaliśmy po dachu jednej z kamienic w centrum Warszawy. Efektem tego jest katarak, rozcięta biała sukienka, brudne garniaki i.. precudne zdjęcia!

Pod koniec zeszłego sezonu zapowiadaliśmy nawiązanie porozumienia z Kubą Gzłą. Promo się robi, a jak wyszło - w stosownym czasie ocenicie sami na gzela.eu.



Do pełni szczęścia brakuje tylko serwisanta. Nasz menadżer Olo wziął to na swoje barki, więc w razie czego sprzęty będą stały w serwisie Kazoora przy Kazury2b w stolicy. Mam jednak dziwne przeczucie, że za bardzo się nie narobi, bo Giant Polska okazał serduszko dla biednych zawodników serwując nam świeżutkie Glory 01. Tylko Gitarra nadal pozostaje wierny swojej pomarańczowej machinie, ale kto wie- może zmieni zdanie..

Kolejnym etapem knucia misternego planu zapanowania nad światem był dobór zawodów na których będziemy się ścigać. Padło rzecz jasna na wszystkie edycje Pucharu Polski (w tym Mistrzostwa Polski), 3 edycje Siarowego Sony Vaio (Wisła, Myślenice i Zakopane), a także po marudzeniu koleżanek zza południowej granicy – na 'jakieś pepiki'. Dokładne miejsce jeszcze nie zostało sprecyzowane.

Jak widać mamy się rzeško, radośnie i jesteśmy pełni sił. Tak łatwo objechać się nie pozwolimy i będziemy walczyć do końca. Impossible is nothing moi drodzy. Zapraszamy do ściganki!

Kontakt: facebook.com/3racing-downhill-group

MONOCYKLE

ZABAWA NA JEDNYM KOLE

Tekst: Paweł Pajda

Zdjęcia: Krzysztof Wilkołek

Monocykl lub jednokołowiec, to jak sama nazwa wskazuje, rower na jednym kole. W Polsce niestety wciąż kojarzy się on z cyrkiem i kuglarzami, jednak ostatnie lata pokazują, że sport ten ma wiele innych, o wiele ciekawszych odmian i bardzo prętnie się rozwija.

Na początku lat dziewięćdziesiątych kilku zapaleńców zaczęło jeździć off-road'owo na jednym kółku. Zamiast utwardzonych dróg wybierali leśne ścieżki, górskie szlaki oraz szutrowe nawierzchnie. Takie osoby jak Kris Holm, George Peck czy Dan Heaton zmienili oblicze tego sportu przenosząc go na bardziej ekstremalny poziom. Zaczęli robić rzeczy, które wcześniej wydawały się niemożliwe.

Obecnie na monocyklu zrobić można prawie wszystko. I to dosłownie. W zależności od rozmiaru koła i umiejętności możemy na nim skakać, robić triki flatland'owe przypominające te z bmx, jeździć po górach lub wygodnie przemieszczać się po mieście. Monocykle mają bardzo szeroką 'rozmiarówkę'. Od 12" i 16" kółek dla dzieciaków, przez 20" do trial / flat / freestyle, 24" i 26" do jazdy górskiej, a kończąc na większych 29" do cross-country czy olbrzymich 36" kołach. W kołach do muni (mountain unicycling) i szosowych montuje się hamulce szcękowe (Magura) lub tarczowe, które pomagają się zatrzymać i skutecznie odciążają nogi w czasie jazdy downhill. Rączka hamulca znajduje się pod siodłem i jest bardzo wygodna w użyciu.





W Polsce najpopularniejszy jest trial, muni i flatland. Jest też wiele osób, które na większych kołach (24"-29") dojeżdżają do pracy czy wybierają się na kilkukilometrowe przejażdżki. Co prawda daleko nam jeszcze do czołówki światowej, gdzie skoki wzwyż przekraczają 140cm, a w dal 3 metry, lecz społeczność monocyklistów stale się rozrasta, a kto raz się tym sportem zarazi, na pewno z niego nie zrezygnuje.

Sama nauka jazdy nie jest trudna i bardzo mało kontuzjogenna, choć mogłoby wydawać się inaczej. Aby nauczyć się jeździć do przodu, potrzeba od 6 do 14 godzin w zależności od ogólnej sprawności monocyklisty. W razie wywrotki upada się w zasadzie tylko na nogi, ponieważ monocykl najczęściej „ucieka” nam w przód lub tył, a my bezpiecznie zeskakujemy. Inaczej niż przy bmx'ie, gdzie lecimy razem z rowerem, który łatwo nas może uszkodzić. Jeżdżąc na monocyklu musimy trzymać proste plecy, siedzieć całym ciężarem ciała na siodle (nie stawać na pedałach) i patrzeć kilka metrów przed siebie, a nie w dół na koło. Dzięki temu mogą na nim jeździć osoby w problemami pleców i szyi, ponieważ mięśnie wokół kręgosłupa i brzucha automatycznie się wzmacniają i rzeźbią. Nie mówiąc już o mięśniach łydek i ud, które mocno przez cały czas pracują. Dlatego monocykl jest dla każdego, bez względu na wiek, płeć, wzrost czy predyspozycje fizyczne.



Ceny monocykli są bardzo różne, w zależności od marki i rozmiaru koła. Sprzęt do nauki i jazdy po mieście kosztuje między 250zł – 500zł. Im bardziej wytrzymały i lepszy jakościowo, tym cena wyższa. Jedne z najlepszych monocykli do trialu i flatland'u marki Impact kosztują w niecałe 1800zł, lecz są to niezniszczalne maszyny do ekstremalnej jazdy.

Na całym świecie od kilkunastu lat organizowane są zawody, w różnych kategoriach. Trial-zawodnicy muszą pokonać jak najwięcej przeszkód w określonym czasie; skaczą po kamieniach, paletach, balansują na rurkach. Flatland - zawodnicy rozgrywają 'bitwy' na triki pomiędzy sobą; liczy się styl i poziom trików. Street- w czasie przejazdu zawodnik wykorzystuje schodki, raile, palety i inne elementy otoczenia do wykonania efektownych trików i grindów; sędziowie oceniają styl, triki, a także inwencję w czasie przejazdu i jego ciągłość. Muni- należy przejechać trudną trasę górską w jak najkrótszym czasie. Dodatkowo często są poboczne konkursy typu: mocowanie lub zapasy na mono, balans w miejscu, slalom, a także mecze w koszykówkę i hokeja!

Najbardziej znane zawody to organizowane co 2 lata UNICON oraz EUC (Extreme Unicycling Championship) odbywające się latem w różnych miastach świata oraz zimą, tylko w niemieckim Koln. W Polsce najbardziej znane zawody to 'One Wheel Festival – Festiwal Jedno Koło', który odbywa się w Chrzelicach (w tym roku termin: 23- 26 czerwiec) pod Opolem. Dodatkowo warto śledzić polskie forum monocyklowe na stronie unicyclist.com oraz stronę monocykl.eu, ponieważ są tam uaktualniane informacje o polskich i międzynarodowych imprezach. Na każdy taki event można przyjechać i pooglądać zmagania, a także samemu nauczyć się jeździć.



Jeśli ktoś nie pamięta radości, jaką sprawiło mu przejechanie pierwszych metrów na rowerze to niech spróbuje jazdy na monocyklu. Frajda z pierwszej samodzielnej przejażdżki jest taka sama, jeśli nie większa. Choć to tylko jedno, a nie dwa koła.

Zapraszamy do odwiedzenia strony:

monocykl.eu



Naukowcy wynajdują co raz to nowsze metody diagnostyczne, wyznaczają jak najbardziej optymalne środki terapii, techniki operacyjne, które są ulepszone z roku na rok, sposoby rehabilitacji ruchowej i udoskonalą zasady treningu fizycznego – wszystko to pokazuje, że urazowość w sporcie można zmniejszyć.

W aspekcie badań nad wypadkami i kontuzjami przebadane zostały już te dyscypliny, które są bardzo popularne i w których urazowość jest najwyższa. Obok, uznawanych za najbardziej „kontuzjogenne”, sportów kontaktowych, takich jak: koszykówka, piłka nożna, piłka ręczna, hokej czy zapasy, znajdują się także jazda konna, kolarstwo, narciarstwo, siatkówka i tenis. Jeśli chodzi o częstotliwość urazów w poszczególnych dyscyplinach sportu, to wyniki kształtują się następująco: najwięcej przypada piłka nożnej i koszykówce (po około 19% urazów), w dalszej kolejności narciarstwu i kolarstwu (po około 14%) . Hokej na lodzie, zapasy czy boks- te stanowią łącznie przyczynę urazów w poniżej 4% przypadków. Niestety wciąż brakuje nam badań dotyczących kolarstwa.

Z tych samych badań jasno wychodzi, iż najliczniejszą grupą borykającą się z kontuzjami to osoby uprawiające sport rekreacyjnie. Z czego to może wynikać? Na pewno z braku prawidłowego przygotowania fizycznego przed treningiem, małą świadomością własnych stanów psychicznych oraz tego, że jednak liczba osób

Tryb awaryjny

O kontuzjach słów kilka

Tekst: Kinga Kęska
Zdjęcia: czytelnicy 43RIDE



Ofiara: Rafał Tomaszewski

Ofiara: Marek Wróblewski



Ofiara: Marek Wróblewski



Ofiara: Szymon Szyrzistie

uprawiających sport wyczynowych jest mniej niż amatorów oraz braku opieki trenerskiej. Ponieważ jak wspomniano wcześniej zwłaszcza kolarstwo boryka się z brakiem badań, zrodził się pomysł, by stworzyć ankietę dotyczącą kontuzji w sporcie, którą uzupełniali chętni - jeżdżący ekstremalnie w dwóch grupach: rowerzyści oraz snowboardziści.

Wyniki ankiety potwierdziły wcześniejsze założenia zwłaszcza dotyczące stosunku osoby trenującej do pojmowania urazu, ale o tym pod

koniec artykułu... :)

Uraz jest traktowany, jako sytuacja wysoko traumatyczna, która wymaga od jednostki szukania wewnętrznych rozwiązań.

Z urazem zmagają się niemal 100 % zawodników, uraz fizyczny jest sytuacją powszechną i statystycznie normalną zarówno w sporcie wyczynowym jak i amatorskim. Jednak patrząc z perspektywy konkretnej osoby, sytuacja, w której dochodzi do urazu oraz dal-

sza walka z powrotem do zdrowia, jest sytuacją często nie łatwą i zmusza daną osobę do szukania pomocy we własnych tzw. zasobach, czyli we własnych możliwościach psychologicznych, które pozwolą działać efektywnie w obliczu zaistniałej sytuacji. Droga rozchodzi się na dwie ścieżki, na jednej korzystamy z własnych umiejętności, na drugą idziemy po to żeby móc skorzystać z pomocy osób z zewnątrz. Pomoc, jakiej potrzebuje osoba kontuzjowana sięga do wielu płaszczyzn przede wszystkim zaś do: medycznej, społecznej i psychologicznej.

Uraz, kontuzja zawsze konsultowana jest w pierwszej kolejności z lekarzem, jest to okres, kiedy ogranicza nas własne ciało i dolegliwości somatyczne. Ciekawe jest to, że sposób, w jaki przekaże informacje o urazie lekarz (czy zrozumiale, czy wytłumaczy i pokaże np. zdjęcia rentgenowskie) wpływa na samo postrzeganie tego, jak podejmiemy do kontuzji i jak szybko dojdziemy do pełni zdrowia.

O ile pomoc medyczna jest zawsze potrzebna, nie zawsze zawodnik/amator potrzebuje w dalszej kolejności pomocy psychologicznej, zależy to od własnych umiejętności psychicznych oraz od wsparcia ze środowiska. Osoby, które powinny się konsultować to te, które uległy ciężkim uszkodzeniom ciała – półtrwałym i trwałym, kiedy sprawność ruchowa jest zagrożona lub nie do odzyskania. Inną kwestią jest to, że zawodnik często odczuwa wstyd, ponieważ pójście do psychologa to brak zaradności, okazanie wewnętrznej słabości, której się wstydzimy.

Proces odzyskiwania pełnej sprawności po urazie składa się z kilku etapów.

Pierwszy etap oznacza konsultacje z personelem medycznym, potem ściąganie opatrunków, gipsów i usztywnień, w wielu wypadkach konieczna jest rehabilitacja. Istotne w tym etapie jest to, żeby nie być nadgorliwym i mimo bra-

ku bólu nie rozpoczynać treningów na „szybkiego”, aż do zakończenia pełnego leczenia.

W drugim etapie już po zakończeniu rehabilitacji następuje wzrost zaufania do własnego organizmu zwłaszcza do tej części, która uległa uszkodzeniu.

W trzecim etapie kluczową rolę odgrywa motywacja wewnętrzna - chęć jeździć, potrafię i będę jeszcze lepsi/a niż przed kontuzją. W tym miejscu zaczynamy prawidłowy trening, warunkiem jest jednak całkowity brak identyfikacji z odniesionym obrażeniem.

Wiele osób ma spore trudności i jeździ zapobiegawczo na przykład po złamaniu ręki obawia się, że się wywróci akurat na nią. To świadczy, iż nie osoba ta nie przeszła prawidłowo pierwszych dwóch etapów i dalej utożsamia się z kontuzją wcześniejszą, przez to podczas treningów spada efektywność, jeździmy wolniej, ostrożniej z hamulcem pt. żeby tylko nie mieć kontaktu z ziemią.

Etap czwarty charakteryzuje się kierowaniem uwagi sportowca na kwestie typu : jaki poziom będzie mógł zaprezentować, czy nie zawiedzie i spełni oczekiwania zarówno swoje jak i otoczenia.

Ofiara: Dominik Friedek



Kontuzja jest nieprzyjemną przypadłością, jednak często jest dla nas dobrą nauką, z której możemy wiele się nauczyć, możemy odkryć inne talenty i zainteresowania poza uprawianą do tej pory dyscypliną i odkryć, że na sporcie świat się przecież nie kończy, zwłaszcza jeśli kontuzja ma charakter trwały lub odnawiający się. Wiele osób zyskuje się nową perspektywę patrzenia na świat, a pewne ważne dotychczas aspekty życia są często przewartościowywane. Urazy uczą nas przede wszystkim silnej woli, wgłębianie się w siebie, samozaparcia, pokory dla swojego ciała, uczą wiary we własne możliwości, które człowiek ma ogromne, wystarczy tylko znaleźć...

Riderzy oby jak najmniej kontuzji, a jak najwięcej „bezpiecznej” jazdy!



Ofiara: Jacek Słonik



Ofiara: Leszek Królikowski



Ofiara: Piotr Skowroński

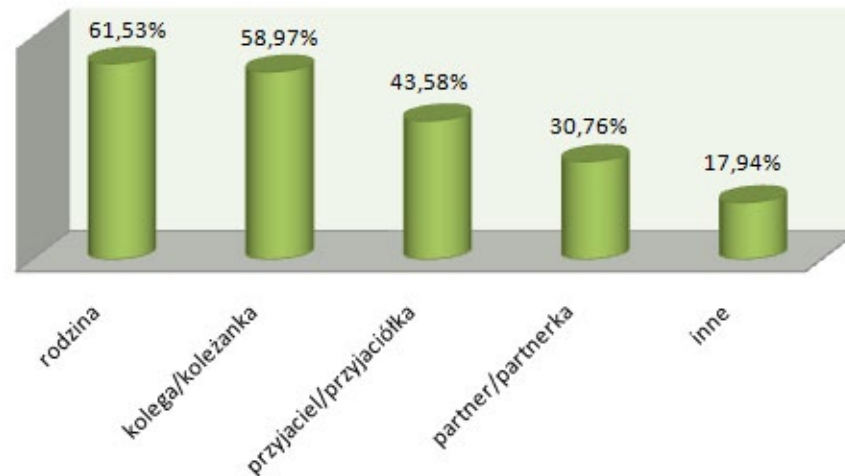
Kilka słów o Naszej ankiecie...

Tworząc pytania do ankiety chcieliśmy się dowiedzieć między innymi czy w razie jakiegokolwiek wypadku kończącego się chwilową bądź dłuższą niedyspozycją, mamy wsparcie otoczenia, jeśli tak, od kogo to wsparcie dostajemy. Przypuszczenia się potwierdziły, część osób odpowiedziała twierdząco na pytanie czy uzyskują one wsparcie z otoczenia.

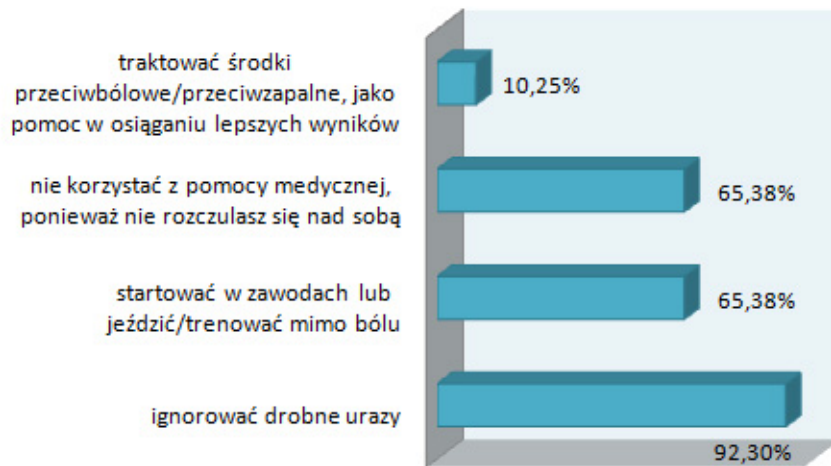
Czy miałeś wsparcie środowiska?



Jeśli miałeś wsparcie, to od kogo?



Czy zdarzyło Ci się:

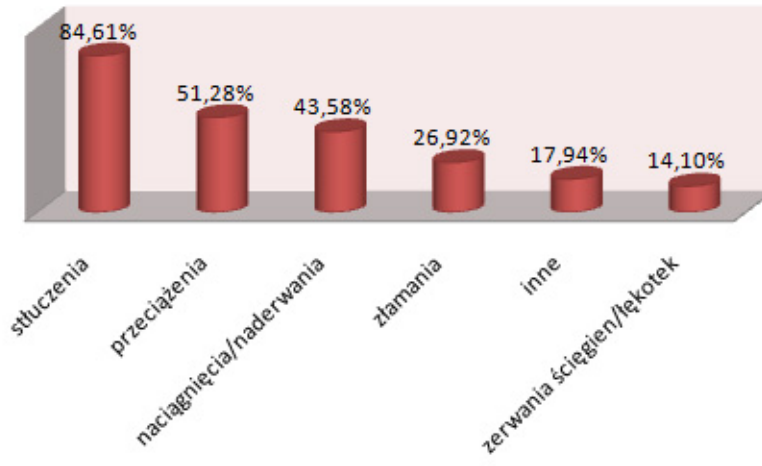


Sprawdziły się również nasze przypuszczenia, co do pojęcia rozgrzewki, jako sposobu przygotowania organizmu do treningu, zapobiegającego ewentualnym kontuzjom. Połowa ankietowanych odpowiedziała tak, na pytanie czy rozgrzewkę wykonuje, blisko druga połowa przyznała, że zdarza się im to czasami! Dziwić może, więc fakt, że w pytaniu zamykającym większa część osób jednak odpowiadała, że to właśnie rozgrzewka jest jedną z głównych przyczyn kontuzji a mimo tej wiedzy nie wykonują żadnych ćwiczeń przygotowujących lub wykonują je sporadycznie! Świadczyć to może o kilku czynnikach: wciąż o małej świadomości ludzi, lenistwie czy ignorancji procesów zachodzących we własnym organizmie. Zadowolające jest to, że większość z zapytanych osób deklaruje, iż nie zwleka i korzysta z pomocy lekarza, mimo że nadal spora grupa osób, jeździ mimo bólowych przypadłości.

Jeśli chodzi o urazy ogólne w przebadanej grupie przeważały stłuczenia, zaś biorąc pod uwagę kwestię indywidualną najczęściej wymienianymi były: uszkodzenia kolan, kostek oraz nadgarstków i barków.

Bardzo dziękujemy wszystkim biorącym udział, za poświęcenie czasu i wypełnienie ankiety. Liczba osób nas bardzo pozytywnie zaskoczyła, dzięki Wam wiemy więcej :)

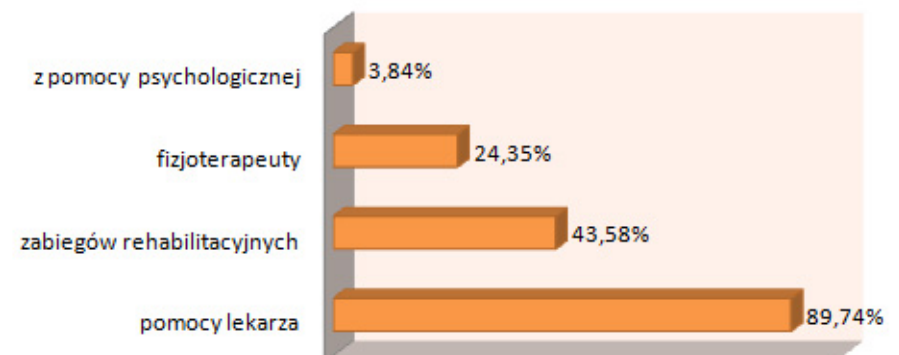
Najczęstsze urazy:



„Co roku na świecie urazom ulega 75 milionów ludzi, z których 10% ginie lub doznaje trwałego inwalidztwa.”

„W sporcie uprawianym rekreacyjnie ważne są działania profilaktyczne, których efekty częściowo widoczne są już w Polsce, np. noszenie na rower, rolki kasków, choć nie jest to element ustawy (obowiązkowy).”

Czy w związku z uprawianym sportem korzystałeś/aś z:



Rehabilitacja w skrócie:

1. Diagnoza – co się dzieje, co mi dolega.
2. Zdobywanie informacji, do jakiego lekarza można się udać, kto jest godny polecenia.
3. Pogodzenie się i akceptacja negatywnych stanów, złości, frustracji – to naturalne. Szukanie wsparcia z zewnątrz, od rodziny, znajomych.
4. Podjęcie decyzji o rozpoczęciu rehabilitacji/zabiegu.
5. Zaangażowanie się świadome w rehabilitację, współuczestniczenie. Rehabilitacja to też forma treningu..
6. Odszukanie i zajęcie się innymi rzeczami sprawiającymi satysfakcję.
7. Wspomaganie psychologiczne w rehabilitacji: różne rodzaje treningów – relaksacyjny, wyobraźniowy, itd.

Ofiara: *Maciej Kozołup*

Przyczyny urazów:

- stan techniczny i utrzymanie tras na zawody, obiektu sportowego
- wiek
- brak rozgrzewki
- poprzednie obrażenia
- niedostosowywanie się do obowiązujących przepisów
- pogoda, stopień trudności treningu
- kondycja psychiczna i fizyczna (stopień koncentracji uwagi, stopień odporności na stres, przecenianie swoich możliwości itp.)

Ofiara: *Krzysiek „Kriś” Kaczmarczyk*



Norland Cycles

jak zaprojektować
i zbudować
zjazdówkę

Tekst i zdjęcia: Maximilian-Peter Werner



Ponad rok temu za pośrednictwem strony Pinkbike, świat usłyszał o moim projekcie. Zadaniem było stworzenie od podstaw innowacyjnej ramy zjazdowej. Oto moja historia...

Dziś jestem dumny z tego, że udało mi się to zrobić w tak krótkim czasie, z pomocą wspaniałych ludzi, którym będę zawsze bardzo wdzięczny za pomoc.



Jak już wspomniałem, w zeszłym roku postawiłem przed sobą zadanie stworzenia ramy zjazdowej. Nie byłoby w tym nic trudnego, gdyby nie to, że mieszkam w Chile, w kraju w którym bardzo ciężko jest zrobić takie rzeczy. Moimi założeniami do ramy były: wykorzystanie podwójnego systemu łańcucha, aby całkowicie wyeliminować wpływ pedałowania na pracę zawieszania, zrobienie systemu lżejszego niż obecnie istniejące oraz wykorzystanie innych niż stosowane obecnie materiałów. W międzyczasie dopracowywałem projekt ramy z wykorzystaniem oprogramowania do grafiki 3D, jednak potrzebowałem więcej pomocy. Na początku pomógł mi inżynier Yann Watkins, który ma ogromne doświadczenie w projektowaniu ram rowerowych. Nauczył mnie jak działa przełożenie zawieszania i w ogóle z czym to się wszystko je. Poprawił sporo z moich początkowych projektów. Kolejna pomoc przyszła z węgierskiej firmy Racoos Software, która zaprojektowała program Linkage. To oprogramowanie pozwoliło mi przetestowanie moich projektów bez potrzeby budowania ich w rzeczywistości. Dzięki temu miałem lepszy pogląd na to, co chcę zrobić.

Moja głowa była wypełniona mnóstwem pomysłów w tym samym czasie, ale nie mogłem tego poskładać do kupy dopóki nie nadałem im konkretnych priorytetów. Uświadomiłem sobie, że damper siedział za wysoko, podnosząc środek ciężkości bardziej niż chciałem. Zamocowanie go w poziomie nie wchodziło w grę bez zmiany dystansu między suportem i ramieniem zawieszania. Wtedy jednak użyłem tzw. „motolinku”, który był używany w wielu dobrych ramach zjazdowych. Dzięki temu stworzyłem pierwszy projekt z jednozawiasowym systemem zawieszania wykorzystującym „motolink”.

W tym samym czasie projektowałem ramę oraz szukałem sponsorów, którzy wesprą mój projekt. W Chile nikt nie chciał mi pomóc. Jedynie firma Motorex zapewniła mi odpowiednie ilości oleju i innych płynów do zawieszania. Drugą firmą była Pernos Soto, firma odpowiedzialna za wszelkie śrubki, nakrętki i tym podobne rzeczy. Więcej pomocy otrzymałem od małego sklepu rowerowego Kaoz Bikes, który przysłał mi trochę drobnych części do zbudowania prototypu. Pomoc od dużych firm przyszła dopiero z poza granic Chile. Z Kanady odezwały się do mnie firmy Elka Suspension oraz Race Face, które zapewniły mi tylne zawieszenie oraz komponenty do zbudowania roweru.



Z USA, Diverse Suspension przysłało mi tytanową sprężynę, a z Japonii firma KOWA wysłała mi najlepszy amortyzator przedni jaki ujeżdżałem – KOWA 200 GF. Hamulce pochodziły od włoskiej marki Formula, a opony od niemieckiego Continental'a (przysłali mi kilka kompletów opon Kaiser i Rubber Queen). Mój przyjaciel, Michael Lieschke, dał mi komplet starych kół Mavic Deemax, abym mógł skończyć budować prototyp.



Kiedy wszystko udało mi się zaprojektować, przyszedł czas na zbudowanie maszyny. Udało mi się skontaktować z kilkoma ważniejszymi firmami w Chile, które zajmują się produkcją tego typu rzeczy. Jetstream Chile użyło swojej technologii wycinania wodą i dzięki temu mogłem wyciąć sporo drobnych części do ramy. Trzy ważne firmy pomogły wyprodukować odpowiednie elementy: Tormex, suport, dropouty oraz główny punkt obrotu; Betoli S.A., elementy zawieszenia i motolink; Bacigalupo S.A., które wyprodukowało ważne elementy do systemu napędu (podwójny łańcuch). Mój przyjaciel, Gustavo „Majin” Contereras, który jest jedynym Chilijczykiem, który ręcznie spawa ramy, pomógł mi pospawać wszystko w całość.

Zacząłem spotykać się z Gustavo w jego pracowni w Maipú, Santiago, aby pracować nad stalowym szkieletem w każdy piątek. Celem było zrobienie gotowej ramy do stycznia i zbudowanie kompletnego roweru do 20-go lutego. Wybrałem tą datę dlatego, że w tym samym czasie odbyć się miał najbardziej szalony wyścig urban DH w Valparaiso Cerro Abajo. Miało tam przyjechać mnóstwo znanych zawodników z całego świata, m.in. Filip Polc, Cedric Gracia, Markolf Berchtold czy Chris Van Dine.





Następnie zaczęły się moje najlepsze dni w życiu. Gdy przyjechałem na zawody wielu ludzi zainteresował mój rower, pytali się o wszystko, robili zdjęcia. Moi przyjaciele pomogli mi w informowaniu ludzi o tym czego udało mi się dokonać! Dziękuję Wam za wszelką pomoc!

Jak udało mi się to zrobić? Moja rada dla każdego czytającego ten artykuł: nigdy nie poddawaj się, nie rezygnuj z marzeń i ciężko pracuj, a spełnią się wszystkie!



Koninki Gravity Park

Rozmawiał: **Tomasz Profic**

Zdjęcia: **Piotr Staroń** staronphoto.com

Od jakiegoś czasu głośno jest o nowym miejscu na rowerowej mapie Polski. Mowa tu o Koninkach, gdzie Michał „Schodek” Chodkowski tworzy nowy bike park, zupełnie od podstaw. Z tej okazji postanowiliśmy przybliżyć Wam trochę nowy projekt Michała i zadaliśmy mu kilka szybkich pytań na temat nowej miejscówki...

Tomasz Profic: *W zeszłym roku działałeś w Wiśle, w tym roku w Koninkach. Skąd ta nagła zmiana lokalizacji?*

Michał Chodkowski: Faktycznie w zeszłym sezonie tworzyłem podwaliny parku na Stożku, ale ziemia nie była odpowiednio lepka do tego zadania ;) Z garści tych samych nasion na różnych „polach” różne plony. Do pewnego momentu moja współpraca ze Stożkiem układała się dobrze, ale pojawili się ludzie co zniszczyli potencjał w wysianych miejscach. Nie żałuję tego, bo było bo to następne doświadczenie w życiu i dało mi mocny impuls, by podkreślić troszkę tempo na scenie. W rezultacie pojawiłem się w Koninkaach, gdzie możliwości rozwoju Gravity Parku są zdecydowanie większe. Po pierwsze podejście właściciela stacji do inwestowania własnych środków jest prawidłowe, po drugie możliwości terenowe i potencjał góry jest niszczycielski! Kompletna baza w ośrodku z pyszną domową kuchnią jak i zaplecze do spędzania czasu po rowerze dla całej rodziny jest idealne. Kawiarnia, restauracja, baza na 200 miejsc, plac zabaw dla dzieci, przedszkole dla małych krasnali z pro opieką, bilard, sauna i ścianka wspinaczkowa dają szerokie pole do aktywnego spędzania czasu wolnego. Do wakacji ma powstać park linowy.

- Dlaczego akurat Koninki, a nie jakaś inna miejscowość?

Bo to miejsce idealne na prawdziwy park rowerowy. Doskonała lokalizacja – 40 minut od Krakowa, szybki dojazd asfaltem pod dolną stację, pełna baza do organizacji obozów rowerowych czy sportów zimowych (pierwsze dwa tygodnie wakacji obóz rowerowy). Mega wypasiony stok pod lato/zimę. Koninki to miejsce aktywnego wypoczynku dla całej rodziny :) Mama może pójść do gabinetu masażu, tata pojedzie na xc/enduro, a dzieciaki polatają po lesie na trasach dobrze przygotowanych i przemyślanych od podstaw. No i jeszcze aspekt mentalny - od pierwszej rozmowy telefonicznej z właścicielem, czułem że w tym miejscu jest raj... teraz doświadczam tego w lesie każdego dnia.

- Jak podchodzą do Twojego przedsięwzięcia miejscowi?

Hym, to dobre pytanie ;) Pierwsza wizyta była incognito - nikt z nich nie wiedział kim jestem i w jakim celu się zjawiłem. Pochodziłem sobie po ośrodku, popatrzyłem z boku jak obsługa podchodzi do klientów na wyciągu, pogadałem chwilę w wypożyczalni narciarskiej, pojechałem na szczyt kolejką zobaczyć jak wygląda teren... Poszedłem na obiad i nie mogłem uwierzyć, że takie miejsca istnieją w naszym kraju. Wszyscy pracownicy stacji uśmiechali się przyjaźnie do ludzi, nikt nie mruczał nic pod nosem, od nikogo nie czułem alkoholu, tak jak w innych miejscach bywało, kelnerki uprzejmie serwowały mega dobre domowe jedzenie. Czuć było przyjazną atmosferę w całej stacji. Wszystko było jak z bajki! Kto jada czasami na wyciągach ten zna realia gastronomi. Są takie miejsca, które słyną z niemiłą i złą obsługą, nie tylko gastronomiczną... Gdy już się przedstawiłem i odkryłem karty nic się nie zmieniło, czar nie prysł. Wspólnie będziemy jeszcze podnosić poziom obsługi. Cała ekipa z wyciągu to bardzo fajni ludzie, sami często jak się okazuje wychodzą z inicjatywą, aby coś zrobić lub poprawić w ośrodku. Szacunek im się należy!



- Jakie trasy planujesz wybudować?

W planach są trasy przyjemne, skoczne i widowskowe, miejscami techniczne, a miejscami szybkie. Góra ma fantastyczną topografię i często sama pokazuje na co ma ochotę w danym miejscu. Nie ma jednolitego nachylenia tylko płynie sobie z boczne bardzo fajnymi odcinkami... Potrafi z łagodnej sekcji przejść w stromą ściankę, aby ponownie wyprowadzić trasę na łagodniejszy odcinek w lesie. Średnio będzie dobre 2 km i jakieś 4 minuty szybkiej jazdy. Znajdzie się i trasa ponad 3 km z dużą ilością drewna. Sam las jest przepiękny! Stary, wysoki i zadbany. Od wielu lat nie prowadzi się w rejonie ścinki drzew, więc liczne leśne drogi są gładkie i porośnięte mchem. Drzewa mają po kilkadziesiąt lat i trudno objąć je w dwie osoby! Drzewostan jest mieszany, więc na jesieni będzie ślicznie, gdy Buki posypią się kolorami, a iglaste nadal zielenią utrzymując przez całą zimę! Jest to jeden z najpiękniejszych terenów jaki znam do frirajdu! Wpadasz do lasu i jedziesz jak chcesz. Właściwie to płyniesz po lesie tak jak lubisz. Wiem, że w zimie sporo ludzi to robi na deskach, gdy jest dobra pokrywa śniegowa. Co do zimy też są pewne plany, ale to z czasem odkryjemy karty.

Trasy będą poprowadzone w taki sposób by każdy zjechał nimi bez obaw. Będą odpowiednio oznakowane - kolory to poziomy. Postawimy też tabliczki z informacjami dla pieszych. Wszelkie elementy do skakania będą zaprojektowane tak, by było gdzie lądować i by osoby przypadkowe nie pojechały na duże wybicia. Dla tych co nie skaczą lub się obawiają będzie wszędzie objazd lub inna ciekawa sekcja na danym odcinku. Mamy zgody właściciela wielkiego lasu - w sumie to kilkanaście hektarów powierzchni do tyczenia tras rowerowych. Na szczycie na polankach będzie dużo drewnianych ciekawostek, kilka linii małych kładek do zabawy. Pobliski tartak dostał już zlecenie na szykowanie 50m³ desek i innych drewnin, do tego prace koparką tam gdzie potrzeba i do wakacji będzie większość gotowa.

No i coś czego nie ma kompletnie w kraju gdzie mieszka prawie 40mln ludzi, czyli slope park na szczycie Tobołowa. Teren ma niesamowity potencjał i postaramy się z niego skorzystać tak, aby było to miejsce dla każdego rowerzysty. Takiego co lubi nisko siodło i takiego co w zbroi ostro po lesie łośi, dla takiego co w zawodach o setne walczy i dla kogoś kto dopiero zaczyna.



- Na koniec kilka słów na zachętę, aby zachęcić naszych czytelników do przyjazdu...

Mam nadzieję, że docenicie to odwiedzając nasz Gorczański Park Rowerowy licznie w sezonie 2011. Ze swojej strony zapewniam, że nie będzie litości i ostro będziemy napierać na rozwój miejsca, tak by w końcu marudy przestały narzekać, że u sąsiadów to fajnie, a u nas to nic nie ma. Tu jest wszystko, a z czasem sąsiedzi zaczną przybywać do nas na relaks z rowerem. Wyobraź sobie co tu się stanie, gdy wpadniesz z ekipą na rowerach... Pozdrowienia od Pana Myszki i udanego sezonu bez kontuzji!

[Od redakcji: Ekipa 43RIDE odwiedzi Koninki już w najbliższym czasie, więc postaramy się o porządny raport z miejscówki w następnym numerze.]



Justyna John: Witaj, kończy się właśnie zima, ale z naszych informacji wynika, że nie przeleżałeś jej na kanapie. Ostro trenowałeś?

Rozmawiała: **Justyna John**
Zdjęcia: velo.com

Michał Śliwa: Trening mam ustalony przez trenera Bartłomieja Słomkę (Motion Flame), który na podstawie badań wydolnościowych oraz wyników ustala mi trening. Pracujemy na mikrocykle, każdy na jeden tydzień. Kolejność treningów jest pewnie Wam znana: wytrzymałość ogólna, tlenowa, elementy szybkości, siły itp. Wcześniej nie lubiłem chodzić na siłownię i robiłem wszystko, żeby tam nie chodzić. W sumie przez przymus polubiłem trening na siłowni, gdyż widzę znaczną poprawę w jeździe i czuję, że mam siłę wyrwać rower, czuję jak przyspiesza, zjeżdżając nie męczę się tak jak wcześniej. Ulubione ćwiczenia: starty z zatrzymania, zarzut, ćwiczenie barków, wznosy na udzie, wypady z obciążeniem.

- Traktujesz trening jako przyjemność, czy raczej jest to obowiązek?

Jak każdy człowiek mam dni gdzie wsiadam na trenera lub idę na siłownię i robię to z przyjemnością i czas spędzony mija mi bardzo szybko. Ale miewam też dni, gdzie muszę się troszkę zmusić i wtedy robię sobie kilka dni przerwy i nabieram chęci. Jazda na rowerze nadal mnie bawi i daje mnóstwo przyjemności i zabawy.

- Planujesz jeszcze wprowadzić zmiany do dotychczasowego treningu przed sezonem, czy może wybierasz się na dłuższego tripa w góry?

Bartek cały czas czuwa nad moimi treningami. Ja wysłałem mu wszystkie dane, piszę jak się czuję, jak mi wyszedł ostatni trening itp. Cały czas dokłada mi coś nowego, tak żebym miał eksplozję mocy, ale to się wiąże z ciężką pracą. W tym roku wybieram się z początkiem marca do San Remo pojeździć z chłopakami, żeby wyczuć nowy rower i wjeździć się trochę w nową maszynę.

Przed sezonem... Michał Śliwa



- No dobrze, przygotowanie fizyczne jest, pozytywne nastawienie zapewne też, a sprzęt? Podobno w domu czeka już na Ciebie piękna nowa rama...

Nowa rama to Specialized Demo 2011. Mam nadzieję, że będzie to super rama. Pod względem geometrii idealnie mi pasuje. Osprzęt Manitou, czyli Dorado, nowy osprzęt Answera, czyli mostek i kierownica, koła od Dartmoora ze szprychami Sapima, nowe pedały, napinacz oraz hamulce Hayes Prime Pro z nowymi pływającymi tarczami. Dużo nowości, które będziemy testować w ciężkich warunkach i wszystkie informacje lub zmiany przekazywać naszym sponsorom.

- Tegoroczne Mistrzostwa Polski zagospozczą w Szczyrku, lubisz tego typu długie i wymagające trasy? No i jaka jest Twoja opinia na temat innych miejscówek w kalendarzu PP 2011?

Trasa jak najbardziej dobra na Mistrzostwa Polski, szybka, czasami za szybka. Trzeba się przestawić na nią po sezonie na wolniejszych trasach, wydaje mi się, że jest to najszybsza trasa w Polsce. Każda trasa jest inna, ale na wyróżnienie zasługuje Czarna Góra, Stożek, Żar i Myślenice. Z tego co wiem, że w Myślenicach będzie nowa trasa i dołożę wszelkich starań, aby była ciekawa.

- Na Twojej stronie www można znaleźć informacje o Top Riders, co to takiego?

Top Riders to trzy osobowości: Maciej Hojnor, Tomasz Jezierski i Ja. Nie trzeba nikogo przedstawiać. Każdy z nas ma do zrobienia robotę. Mamy wspólnych sponsorów: Answer, Manitou, Hayes, Dartmoor, Connex, Sapim, Finish Line, dla których testujemy

nowości, informujemy ich o zmianach jakie należy wprowadzić, by produkty były jeszcze lepsze, lżejsze i trwalsze. Elementami rozpoznawczymi każdego z nas będzie to, że wszyscy będą mieć inną ramę - Ja będę miał Demo, Maciek będzie jeździł na Treku Session 88, natomiast Jezier będzie jeździł i zarazem testował nowy model Omena Fort Wiliam. Oprócz tego na koszulkach będą elementy, po których poznacie nas na trasie. Nie ograniczamy się po względem sponsorów indywidualnych, każdy z nas może mieć swojego sponsora i promować jego produkty. Team ma być grupą ludzi, którzy jeżdżą na rowerach i dobrze się bawią. Zapraszam wszystkich na teamowego facebook'a, gdzie znajdziecie testy sprzętu, wrażenia z zawodów, imprez, nowości oraz wiele innych.

- Macie zamiar pozamiatać tylko na własnym podwórku, czy szykują się wyjazdy na zagraniczne zawody?

Każdy z nas ma swoje priorytety. Na pewno zobaczycie nas na Pucharze Polski, wybranych Joy'ach, Mistrzostwach Polski. Jeśli chodzi o zawody zagraniczne, jest kilka na które się wybieramy. Ja wybieram się na Mistrzostwa Świata, Puchar Świata w Leogangu i Puchar Europy w Bellwald oraz być może na Puchar Europy w Pile. Jeśli chodzi o chłopaków, plany mają podobne, ale każdy z nas ma obowiązki i pracę oraz życie rodzinne. Wszystko wyjdzie w praniu, życie pokaże. Miejmy nadzieję że wszystko będzie ok. Do zobaczenia na zawodach!

- Powodzenia i do zobaczenia na trasach!

Dziękuję za rozmowę, kibicujcie Top Riders. Powodzenia dla wszystkich!

Zapraszamy do odwiedzenia stron [www Michała](http://www.Michała) i Top Riders:

- michalsliwa.com.pl
- facebook.com/top.riders





Fotograf



Filip
Matejczyk

Nazywam się Filip Matejczyk i mam 16 lat. Na co dzień zdarza mi się chodzić do szkoły - konkretnie do pierwszej klasy liceum. Po szkole, a czasem nawet przed moją miłością jest aparat i staram się z nim nie rozstawać. Fotografiją interesuje się od 3 lat i wcale mi się nie nudzi! W wolnych chwilach latam z aparatem i staram się stawać coraz lepszy w tym co robię.

Najczęściej zdarza mi się fotografować Maćka Hojnora , to taki mój stały model ;) Na razie na swoim koncie mam kilka wygranych konkursów i zamierzam wysłać swoje prace na wszystko, co tylko mnie zainteresuje.





Dlaczego fotografia sportowa? Sam kiedyś jeździłem na rowerze i bardzo mi się to podoba, ale fotografowanie jest jeszcze lepsze. Głównym tematem jest downhill, bo w moim środowisku wszystko kręci się wokół tych rowerów. To proste - wsiadam na rower, biorę aparat i jest sesja.



Na pewno moim największym marzeniem jest łądzka filmówka, ale różnie to bywa z marzeniami... Przy odrobinie szczęścia wyląduję na Akademii Sztuk Pięknych ;) Przy okazji chciałbym podziękować wszystkim, którzy głosowali na moje zdjęcie w konkursie zorganizowanym przez portal Freestyle.pl. Do zobaczenia na trasach! Pozdrawiam wszystkich.



Maciej Hojnor

Rozmawiała: **Justyna John**

Zdjęcia: **Filip Matejczyk**

Od jakiegoś czasu jest o nim głośno - najpierw Gala Freestyle.pl, teraz Team z Michałem Śliwą. Chłopak z Myślenic z niejednym pudłem na swoim koncie. Ladies and gentelman – Maciek Hojnor.

- Justyna John: Całe Twoje życie to rower?

Maciej Hojnor: Przede wszystkim uczę się, a trenuję jak tylko dam radę...


- Kiedy złapałeś rowerowego bakcyła?

Zajawkę złapałem w roku 2002, kiedy razem z moim bratem zorganizowaliśmy zawody w lasku obok naszego domu, gdzie trasa miała około 200 m, a czasy po 12 sekund. W organizacji zawodów pomagali nam Gonzo Alonzo razem z Vincentem. Oczywiście nie zabrakło Michała Śliwy, lecz on był poza konkurencją z przyczyn wiadomych :) Od tamtej pory starałem się zajmować tylko rowerami.



YOUNG GUNS





- Jak widać z powodzeniem. Przedstawisz nam swoje osiągnięcia?

W zawodach startuję dopiero jeden sezon z racji wieku. Startowałem w siedmiu edycjach zawodów. Udało mi się wygrać klasyfikację generalną Joy Ride Open Series w kategorii hardtail. Cztery razy zdobyłem pierwsze miejsce, pozostałe to 3, 6 i 3.

-Teraz trenujesz z Michałem Śliwą. Jak do tego doszło?

Moja współpraca z Michałem zaczęła się niedawno. Gdy czegoś potrzebowałem wiedziałem, że mam sąsiada profesjonalistę, więc wiedziałem gdzie mam się kierować. Kupiłem od Michała kilka części i zobaczyłem, że oprócz tego, że jest zawodowym zjazdowcem i poważnym, żonatym człowiekiem, może być także super ziomkiem. Zaproponował mi wspólną jazdę w przyszłym sezonie - w jego teamie.

- Co to takiego „Top Riders“?

To grupa trzech zapaleńców, którzy traktują downhill poważnie, ale zarazem na luzie ;) Jak na razie super się dogadujemy: Michał jako głowa teamu, ja - jako eksperyment i Jezier, którego nie trzeba przedstawiać, nasza złota rączka. Nazwa grupy powstała spontanicznie, tak wyszło. Po prostu Top Riders.

- W jakiej kategorii będziemy mogli Cię oglądać?

Będę startował w kategorii junior, więc nie będzie łatwo. Moim planem jest oczywiście jak najlepsze miejsce i mam nadzieję, że będzie co raz lepiej.

- Na szczywniaku daleko nie zajedziesz, czyżby zmiana sprzętu?

W 2011 czeka mnie duża zmiana. Przesiadam się z Zumbi Voodoo na Treka Session 88. Dzięki takim sponsorom jak: Dartmoor, Hayes, Answer czy Manitou, mój rower będzie przystosowany do tego sportu. Do tej pory z rowerami niestety było różnie...

- Zdaje się, że do tego wszystkiego dorwał Cię w swoje szpony profesjonalny trener. Daje Ci wycisk?

Moim trenerem jest już dobrze znany Bartosz Słomka. Mój trening jest zdaniem Michała lajtowy lecz nie dla mnie - nie raz naprawdę daje w kość! No ale cóż, zobaczymy czy warto się poświęcać dla sportu :) Jak na razie moje treningi są bardziej rozwojowe i wydolnościowe. Trening zaczęliśmy 17 tygodni temu, ćwiczymy 4 razy w tygodniu. Cykl rozpoczyna się we wtorek. Gdy jestem przy sobocie już się uśmiecham, że to końcóweczka, lecz staram się podchodzić do sprawy raczej na luzie bo twierdzę że nic na siłę. Niektóre treningi są długie - do 2,5 godziny i to średnio lubię ponieważ pogoda nam nie sprzyja i spędzam je na siłowni. Gdy mogę uderzyć na szosę czas płynie zupełnie inaczej! Gdy trening jest monotony staram się myśleć o czymś innym...

- Dzięki za rozmowę i do zobaczenia w sezonie!



35+ Rozmowy z Diabłem

Wojtek „Diabeł” Koniuszewski

Rozmawiał: Tomasz Profic

Zdjęcia: archiwum Wojtka

„Jeśli nie wyjdę na rower, popadam w depresję i staję się nieznośny.”

Niedawno stuknęło mu 35 wiosen, z czego 15 spędził z rowerowym siodełkiem, w tym czasie wystartował w ponad 150 imprezach krajowych i zagranicznych, zdobył kilka tytułów Mistrza Polski, a do tego organizuje obozy rowerowe. Przedstawiamy Wam Wojtka Koniuszewskiego, w środowisku znanego jako „Diabeł”. Kim jest i czym się zajmuje na co dzień? Jak udaje mu się połączyć codzienne życie z pasją i skąd wziął się pomysł na organizację rowerowych szkoleń. Wszystkiego dowiecie się dalej. Zapraszam do lektury...

Tomasz Profic: Niedawno obchodziłeś 35 urodziny, w większości sportów to już emerytura, a na rowerze?

Wojtek Koniuszewski: Na rowerze można jeździć dość długo, kolarze osiągają szczyt formy właśnie po trzydziestce. Do niedawna tak zwane „sporty ekstremalne” były zarezerwowane tylko dla młodzieży, jednak młodzież dorasta i niektórzy kontynuują swoje pasje w dojrzałym wieku. Tak jest ze mną. Zupełnie nie czuję, że wiek jakoś mnie ogranicza. Powiedziałbym nawet, że z każdym sezonem mam większą wiedzę na temat treningu i forma idzie w górę lub przynajmniej pozostaje na rozsądnym poziomie.





- Jeździsz na rowerze już grubo ponad dekadę, nie czujesz już zmęczenia i znużenia rowerem?

Wręcz przeciwnie. Rowery kręcą mnie na maksa i zimą z niecierpliwością czekam na wiosnę. Myślę, że to, że mieszkamy w takim klimacie i mamy pół roku zimy sprawia, że rower się nie nudzi. Zimą co prawda też jeżdżę, ale to nie to samo. Oczywiście można wyjechać na treningi do Senkvic lub San Remo, ale to tylko kilka dni w roku, więc pozostaje tylko czekać na względnie krótkie polskie lato.

- Masz jakąś inną pasję poza rowerami?

Z wykształcenia jestem anglistą i poza rowerami pasjonuję się językiem angielskim. Od niedawna, za sprawą mojego ziomala - Marcina Ziemeckiego - zająłem się MX. Jesienią wybudowałem swój pierwszy tor motocrossowy w pobliżu mojego miejsca zamieszkania, aby w wolnej chwili móc wyskoczyć na motor. W pewnym sensie MX jest dla mnie substytutem roweru zjazdowego, co podyktowane jest ukształtowaniem terenu na Mazowszu. Tu zjazd z najwyższej góry zajmuje niecałe 30 sekund, czyli wychodząc na rower na 2h zjeżdżam kilka minut, a resztę czasu podprowadzam. Na motorze mogę jeździć non-stop 2h i wytrenować kondycję potrzebną w zjeździe.



- W swojej karierze odniosłeś wiele sukcesów, ale który był dla Ciebie najważniejszy?

Każde zwycięstwo mnie cieszy, ale nie przywiązuje szczególnie wielkiej wagi do wyników. W 2000 roku byłem trzeci w Elicie na MP DH w Szklarskiej Porębie. Zabrakło mi niecałe pół sekundy do drugiego Wojtka Śliwki i około sekundy do pierwszego Grześka Zielińskiego. Gdyby nie błąd, który popełniłem w dolnym lesie byłbym pierwszy. Do innych małych sukcesów zaliczam piąte miejsce w Mastersach na Mistrzostwach Europy DH w 2009.





- Wciąż regularnie startujesz w zawodach, może już czas odpuścić i jeździć tylko dla przyjemności? Starty są dla Ciebie jak narkotyk? ;)

Ja jeżdżę dla przyjemności! Starty w zawodach są dodatkowym pretekstem do wyjazdu w góry i spotkania ze znajomymi. Rower dla mnie to nie tylko jeżdżenie, ale też ludzie z tym związani. Co prawda nie lubię imprezować na wyjazdach, bo potem traci się dzień jazdy, ale uwielbiam spotykać się z ludźmi, którzy podzielają tę samą pasję. Większość moich znajomych to ludzie związani z rowerami, emanuje z nich pozytywna energia i niestandardowy tryb życia. Na co dzień uwielbiam jeździć na Bartyckiej – jednej z lepszych warszawskich miejscówek. Górka, zbudowana z gruzów zniszczonej wojną Warszawy, pomimo swoich stosunkowo niewielkich rozmiarów daje naprawdę dużo przyjemności.

- Czy da się porównać imprezy rowerowe kiedyś i dziś? Coś się zmieniło? A może nie?

Kiedyś kiedy odbywał się Puchar Polski wszystko miało mega profesjonalną oprawę. Relacje z każdego zawodów w TV, z klasyfikacją generalną i spekulacjami kto może wygrać PP. To było za czasów Pucharu Nokii i Żywca, organizowanych przez Pawła Kibinia z Bike Action. Wtedy w weekend wygrywając puchar można było wygrać około 10.000pln. Wydawało się, że downhill pójdzie w kierunku profesjonalizmu, ale nagle sponsorzy się wycofali i wszystko umarło. Przez kilka lat nie było nic (oprócz monopolu Wierchomli na PP i MP), a potem pojawił się Tomek Gagat z Diverse DH Contest. Od razu było wiadomo, że pojawiła się nowa jakość na scenie imprez DH. Tomek to były zawodnik XC (mało kto wie, że Gagat był jednym z lepszych juniorów w kadrze Polski w XC), a później świetny zjazdowiec, który wiedział jakie są oczekiwania innych zawodników. Jakość zawodów ciągle rośnie i mam nadzieję, że będzie u nas tak jak w UK, gdzie miejsca na cały cykl pucharu są wyprzedawane w ciągu kilku godzin i na każdym zawodach pojawia się kilkaset osób.

- Wiele osób w codziennym życiu z braku czasu często poświęca swoją pasję dla dobra rodziny, a jak Ty sobie z tym radzisz?

Dla chcącego nic trudnego :) Swoją pracę związałem z rowerem, więc nie muszę kombinować jak pogodzić rower i pracę. W lato zajmuję się organizacją obozów rowerowych oraz szkoleń MTB. Moim ostatnim projektem jest stworzenie dystrybucji części rowerowych. W ofercie dystrybucji Totalbikes na 2011 będzie można znaleźć kaski francuskiej firmy URGE, komponenty Twenty6 oraz klocki hamulcowe Brake Authority. Pomimo tego, że rower dominuje moje życie, znajduję też czas dla bliskich, choć trzeba przyznać, że jest to głównie zimą. Swoją drogą nie potrafię zrozumieć ludzi, którzy porzucają coś co kochają robić „dla rodziny”. Ja nie wyobrażam sobie takiej sytuacji. Uważam, że zawsze można pogodzić te dwie rzeczy. Jeśli nie wyjdę na rower, popadam w depresję i staję się nieznośny, więc można powiedzieć, że oddaję się swojej pasji dla dobra rodziny :)



- Twój syn podziela Twoją pasję? Myślisz, że pójdzie w tym samym kierunku czy raczej wybierze coś innego?

Kuba był zawsze w środowisku rowerów i dla niego jest naturalne, że rower jest częścią jego życia. Aczkolwiek nie mam ciśnienia, aby zrobić z niego zawodnika. W szkole jest w drużynie unihokeja i jeśli wybierze coś innego to też będę się cieszył. Przeraza mnie jedynie myśl, że jego życie mogło by potoczyć się według szablonowego schematu: praca-pieniądze-zakupy-dom, dlatego chcę mu pokazać, że można żyć inaczej. Myślę, że człowiek mający jakąś pasję, nawet jeśli wiąże się to z nie osiągnięciem sukcesu materialnego, jest o wiele szczęśliwszy i warto przekazywać to dalej. Innym pozytywnym aspektem bycia zawodnikiem jest możliwość podróżowania do rozmaitych miejsc i spotykania ludzi o ciekawych osobowościach.



- Od kilku lat prowadzisz obozy rowerowe, skąd wziął się pomysł na taką działalność?

Pomysł powstał w Wierchomli, gdzie w 2006 roku wraz z Michałem Chodkowskim przygotowaliśmy trasy rowerowe. Byliśmy świadkami obozu rowerowego prowadzonego przez Dominika „Skurę” Kamińskiego. Wyglądało to tak, że Skura cały dzień reperował swój motor, a dzieciaki jeździły same bez żadnej opieki. Efekt był taki, że praktycznie połowa obozowiczów po trzech dniach wymagała interwencji chirurga. Zawarliśmy z Wierchomlą układ, że w następnym roku my poprowadzimy tam profesjonalnie przygotowany obóz. I tak się zaczęło... Podstawą szkolenia na obozach Totalbikes jest bezpieczeństwo. W górach, przy braku pewnych umiejętności, łatwo można sobie zrobić krzywdę, ale jeśli ktoś doświadczony wytłumaczy jak podejść do pewnych rzeczy, ryzyko kontuzji bardzo maleje. W sezonie 2010 mieliśmy tylko jedną kontuzję wymagającą interwencji lekarza (pęknięta żuchwa na obozie DIRT/PARK w Białymstoku). Zależy mi na tym, aby ludzie jak najdłużej cieszyli się tym sportem, a kontuzje często stają temu na przeszkodzie. Poza tym na obozach staram się wyłapywać młode talenty i motywować ich do dalszej pracy nad sobą. Mam nadzieję, że wykluje się u nas kilku zawodników, którzy będą w stanie konkurować z najlepszymi na świecie.

- Kto może być uczestnikiem takich obozów? Są jakieś ograniczenia, np. wiekowe?

Uczestnikiem obozu może być każdy, kto chce poprawić swoje umiejętności w towarzystwie osób o podobnych zainteresowaniach. Oczywiście trzeba mieć swój sprzęt, ale pracuję nad tym, aby dosłownie każdy, mógł przyjechać na taki obóz. W przyszłości będzie można wypożyczyć u nas profesjonalny rower zjazdowy, zbroję, ochraniacze, kask full face i zasmakować przygody z downhillem, bez kosztownej inwestycji w sprzęt. W sezonie 2011 obozowicze będą mogli przetestować najnowsze zjazdówki Specialized Demo oraz Transition TR450. Jeśli chodzi o wiek, to przyjeżdżają do nas nawet 11-latkowie i często okazuje się, że umiejętnościami nie odbiegają od swoich kilka lat starszych kolegów. Decyzję czy dziecko jest na tyle samodzielne, że może przyjechać na taki obóz pozostawiam rodzicom. Dla mnie wiek nie jest istotny. Sam często jeżdżę w towarzystwie osób o 20 lat młodszych i nie przeszkadza nam to dobrze się bawić razem.

- Dziękuję za rozmowę!



„Największym moim sukcesem
jest to, że jeszcze się nie
zabiłem i mogę robić dalej
to co kocham”

Rozmawiał: Bartek Podkowiński supersamiec.pl

Zdjęcia: archiwum Maćka

Kim jest

Maciej Chmiel?





Bartosz Podkowiński: *Spośród wielu dyscyplin rowerowych wybrałeś four cross, dlaczego?*

Maciej Chmiel: 4X to esencja siły, techniki i sprytu, prawdziwy „raket fuel” wśród sportów. No co zrobić, kocham to i nie mogę wytrzymać tygodnia bez roweru, nawet przez sen pedałuje nogami pod kołdrą :)

- Na czym polegają zawody w 4X?

4X polega na wyścigach czterech cyklistów w tym samym czasie, startują razem z bramki na daną komendę, bramka opada i dzieją się dantejskie sceny... Niedoloty, przeloty, walka wręcz, wszystko tylko po to, aby być jednym z pierwszych dwóch zawodników w wyścigu i przejść dalej. I tak lecą kolejne wyścigi i tworzy się drabinka, aż do wielkiego finału finałów, a tam to już czysta ekstaza, adrenalina, kobiety, wino i śpiew :D



- Opowiedz coś o sprzęcie, na którym jeździsz?

Nad konstrukcją mojego roweru pracowali inżynierowie z NASA, jest to sprzęt nie z tej ziemi. Ubiegły sezon przejeździłem na ramie Authora, amortyzatorze Manitou Minute MRD (prawdziwa bomba wśród amortyzatorów, lekki i tani). Reszta osprzętu to hamulce Hayes, korby Dartmoor, kierownica Answer, obręcze Dartmoor Rider, opony Panaracer...

- Jak wyglądają Twoje przygotowania do zawodów?

Powinno robić się to, co się kocha. Ja w zimie jeżdżę dużo na snowboardzie, rowerok (skateparki, kryte hale), siłownia, basen, kluby (dużo tańczę!), siatkówka, piłka halowa, co tylko się da, aby się ruszać i czuć się zmęczonym po treningu. Fajnie jest też mieć dziewczynę, żeby za dużo nie wychodzić z kolegami, a siedzieć z nią i pomagać przestawiać szafę albo fotele, można przy okazji wyciskać :D

- Jakie są Twoje największe sukcesy w tym sporcie?

Największym moim sukcesem jest to, że jeszcze się nie zabiłem i mogę robić dalej to co kocham i wszyscy mnie w tym wspierają. Dzięki wam ludzie, bez was nie dał bym rady!

- A te urzędowe?

Wicemistrz Polski 2010 BMX Racing, zwycięzca Pucharu Polski 2010 BMX Racing, 56 miejsce na Mistrzostwach Świata 4X w Val di Sole oraz 49 miejsce na Mistrzostwach Europy 4X w Aidovscina.



- Czy w zawodach liczy się bardziej sprzęt czy umiejętności zawodnika?

Zdecydowanie umiejętności, odpowiednia technika w pokonywaniu przeszkód, możliwie jak najniższe loty, pompowanie i nabieranie szybkości, dobry start, dobra finezja i odpowiednie miejsca do ataku na torze składają się na całość wyścigu. Tak naprawdę, wszystkie umiejętności powiązane z rowerem przydają się przy startach w 4X, dirt, zjazd, nawet cross country czy jazda na szosie. Trzeba przede wszystkim poczuć mięte do tego, stojąc przed startem w bramce czekając na komendę, czuć to uczucie podekscytowania i adrenaliny. Wreszcie moment, gdy bramka opada i startujesz. Z wielkim bananem na twarzy i ostro pedałowiesz do mety, starając się jednocześnie uszczęśliwić fanki, strzelić parę trików dla paparazzi i nie zabić się przy okazji. Najlepsze uczucie w życiu!!! Rower oczywiście jest też bardzo ważnym elementem, powinien być na tyle działający, żeby nie marwić się podczas wyścigu, czy się nie rozleci.

- Jak wygląda Twoje życie jako zawodowego sportowca, jak łączysz to ze studiami?

Nie uważam się za sportowca, po prostu robię to co mnie kręci. Jeszcze nie utrzymuję się z tego sportu. Ostatnio życie jest bardzo interesujące, ciągle coś się dzieje, dużo podróżuję, zwiedzam nowe miejsca, poznaję samych pozytywnie nakręconych ludzi, rozwijam się nie tylko sportowo, ale i intelektualnie, szukam też materiału na żonę :P Jeżeli chodzi o studia i rower to jest straszny klimat, im więcej na głowie, tym mniej mam czasu dla siebie. Studiuję na dwóch kierunkach, w Warszawie oraz Zabrzu, na rower zawsze znajdzie się czas. Przy sesji trzeba trochę więcej się pouczyć.



- Jaka jest Twoja najbardziej niewiarygodna przygoda związana z rowerem?

Wykopaliśmy u nas w lesie kiedyś hopeczkę, po jakimś dłuższym okresie czasu postanowiliśmy przerobić ją troszeczkę, bo była już dla nas za mała. Wykopaliśmy kości. Z początku myśleliśmy, że to kolejny zakopany pies, ale okazało się, że jest to ludzki szkielet... Po rekonstrukcji DNA okazało się, że był to zabity przez NKWD (w latach 50-tych) polski generał...

- Ostatnio widziano Cię na skateparku. Jak four crossowiec czuje się w takim miejscu?

Z początku jak „ciota”, wszyscy patrzą na Ciebie jak na kobietę w ciąży palącą papierosa. Ale po dwóch wizytach i skoczeniu spine'a (taka przeszkoda), pojeźdzeniu po rampie i innych przyjemnych trikach, czuję się elegancko. Bardzo mi się podoba warszawski skatepark Jutrzenka, będę zaglądał tam częściej.

- Jesteś w teamie Authora, powiedz jak się do nich dostałeś?

Należę także do Lubelskiego Klubu Kolarstwa Górskiego (lkkp.pl). A co do Authora, to organizowałem zawody i przy okazji zapytałem jak tam etaty, czy nie mógłbym załapać się do teamu. Okazało się, że nie jest to taki głupi pomysł i tak się dostałem.

- Czy masz jakąś specjalną radę dla młodych zawodników startujących w 4X?

Jasne! LASECZKI kochają riderów!!! :D Im lepiej jeździsz, wyżej skaczesz, robisz lepsze triki, jest ich więcej, same piszą do Ciebie! Polecam ten sport wszystkim, którzy nie wiedzą, czy zabrać się za piłkę czy zrobić coś z jajem! Jest to sport dla prawdziwych facetów!

- Dziękuję za rozmowę.



Mój sport, pasja, choroba...

Zespół Tourette'a



Rozmawiał: **Zbyszek Nowicki**

Zdjęcia: **archiwum Mariusza**

Mariusz Nocoń

Ten niezwykle człowiek zgodził się na rozmowę z nami. Naświetli nam co to takiego Zespół Tourette'a, przekaże nam pozytywną energię, podpowie co robić, aby nie poddawać się. Na początek małe naświetlenie objawów choroby, a potem nasza zapisana rozmowa, zapraszam!

Więźniowie własnego ciała...

Objawom behawioralnym towarzyszą często różne stany świadomości, stany lękowe lub maniakalne, różnego rodzaju fobie i natręctwa. Człowiek cierpiący na „ten przeklęty syndrom” boi się samego siebie, choroby i swoich reakcji na nią. Choroba ta dotyka nie tylko ciała, ale przede wszystkim dotyka fundamentów duszy. Zabiera pacjentom tożsamość, umysł, osobowość. Dlatego też zespołowi Tourette'a często wtóruje depresja, a także próby samobójcze. Chorzy przeważnie brani są za pijanych lub narkomanów. Dzieci w wieku szkolnym cierpiące na syndrom są wyszydzane i wyśmiewane przez kolegów.

Zdarza się, że nastolatki lub dorośli chorzy są ofiarami przemocy. Ich codzienność jest prawdziwym piekłem. Nie mogą uczestniczyć w życiu społecznym, są pozbawieni możliwości chodzenia na koncerty, wystawy, do kina, kościoła lub do teatru. Z obawy przed reakcjami ludzi nie korzystają z komunikacji miejskiej. Wyjście po zakupy, do fryzjera czy dentysty staje się wielkim problemem. Są wyrzucani z kawiarni, restauracji, urzędów. Wyalienowanie chorych powoduje u nich przeróżne zaburzenia emocjonalne, załamania nerwowe, a co za tym idzie, brak nadziei na jakąkolwiek poprawę i niechęć do długotrwałego leczenia. Dlatego tak ważne jest odróżnianie choroby od charakteru.



Zbyszek Nowicki: Na początek powiedz kilka słów o sobie...

Mariusz Nocoń: Nazywam się Mariusz Nocoń, urodziłem się w Knurowie w 1980r. Cierpię na rzadką chorobę neurologiczną z objawami psychicznymi zwaną nerwicą natręctw, chorobą tików, bądź „Zespołem Tourette’a”. Jestem miłą osobą z uczuciami, często pomocny innym ludziom. Zawsze staram się realizować marzenia, bo jestem uparty. Prowadzę aktywny tryb życia, lubię uprawiać sport, często słucham muzyki.

- Zespół Tourette’a i jego objawy opisaliśmy na wstępie, jak spozstrzegają Cię osoby na co dzień?

Na co dzień ludzie, którzy widzą mnie po raz pierwszy postrzegają mnie różnie, zależy od dnia. Czasem mam mało tików, to ludzie nie zwracają uwagi. Czasem mam nasilenia (ataki) i wtedy tracę kontrolę nad ciałem, ludzie dziwnie patrzą jak bym był nie z tej planety, często biorą mnie za pijaka, narkomana, psychopatę, wytykają mnie palcem. Często jestem wyśmiewany przez nastolatków. W komunikacji miejskiej przeważnie starsze osoby odsuwają się ode mnie. Osoby, które znają mnie dłużej, przyjaciele, nie zwracają uwagi na moją chorobę, czasem zwracają mi uwagę, to wtedy jeszcze bardziej tikam. W naszym kraju jest zła mentalność ludzi, dlatego chciałbym, żeby więcej mówiono o Zespole Tourette’a.

- Jak pokonałeś Zespół Tourette’a?

Zespołu Tourette’a nie da się pokonać, raz choroba się nasila, raz jest częściowa remisja. Jedne objawy się kończą, inne zaczynają, co jakiś czas wracają te same. Nie wynaleziono na nią jeszcze lekarstwa, ale są leki które tłumią trochę tiki, lecz niestety jest dużo skutków ubocznych o czym przekonałem się na własnej skórze. Po lekach czułem się jeszcze gorzej, kręciłem się w kółko, nie wiedziałem co ze sobą zrobić, wykręcało mnie, depresje, załamania, myśli samobójcze. Choroba jest i tak nieuleczalna, z wiekiem może ustąpić, ale nie musi... Dlatego nauczyłem się żyć z nią, zaakceptowałem ją, lepiej nie męczyć się jeszcze bardziej biorąc leki. Jestem uparty i mam silną wolę, zawsze uprawiałem sporty, dzięki nim szybko wychodziłem z depresji, wyładowywałem przez nie cały stres czy napięcie. Zawsze staram się czymś zająć, dlatego nie myślę o chorobie. Przez to funkcjonuję jakoś normalnie.



- Zawsze jeździłeś na rowerze? Jak sobie teraz radzisz na rowerze?

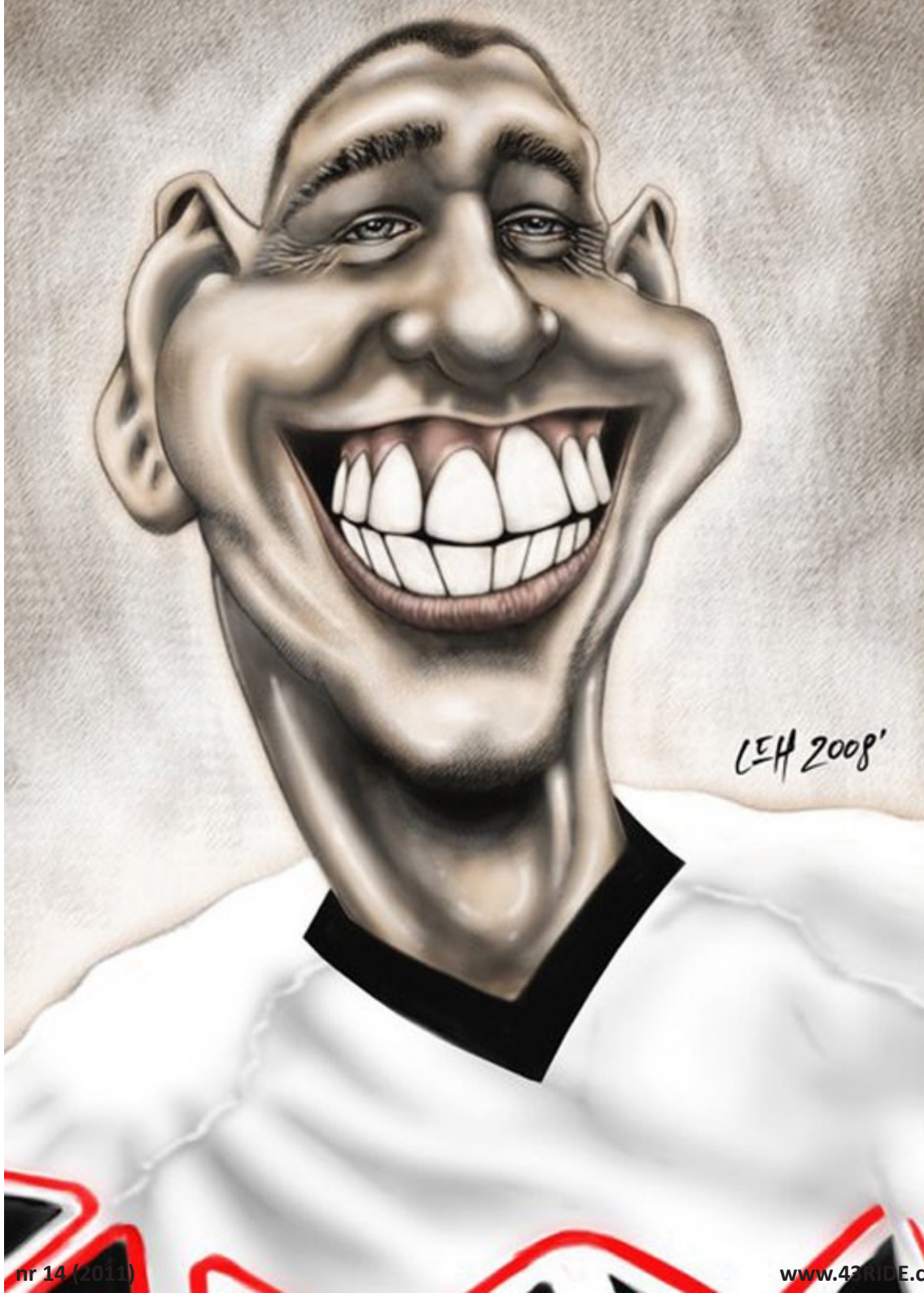
Jak zaczynałem przygodę ze sportem była to koszykówka ze względu na mój wysoki wzrost. Biegałem za piłką przeważnie kilka godzin dziennie, po których dalej byłem pełen energii. Później chodziłem na siłownię, po ciężkim treningu też nie byłem mocno zmęczony. W wieku 18 lat wsiałem na rower, jeździłem amatorsko, zaczęło mnie to kręcić co raz bardziej. Dokupywałem co raz lepszy sprzęt, lubiłem bardziej jazdę w terenie. Dlatego złożyłem rower zjazdowy. Teraz na rowerze radzę sobie całkiem dobrze. Od roku nie biorę leków, kiedyś brałem leki to jeździłem cały czas zmęczony i senny, nie miałem koncentracji ruchowej. Jak jeżdżę sam, to się wyciszam, chociaż czasem jest ciężko bo nie idzie zapanować do końca nad ciałem. Jadąc na rowerze mam dużo natręctw, typu dotykanie różnych części, ciągnięcia za przewody, wypinanie butów SPD, zdarza się że zamykam oczy na chwilę. Mam tik zmieniania niepotrzebnie biegów, puszcza na chwilę kierownicę, chwytając rękoma za głowę, ale mimo to daję jakoś radę. Nie przejmuję się tym, tylko tracę koncentrację przez takie zachowania.

- Steve Peat – mówiłeś, że to dzięki niemu znalazłeś „światelko w tunelu”.

Oglądałem zawsze w TV relacje z Pucharu Świata w Downhillu. Steve Peat jakoś przyciągnął moją uwagę, podobał mi się jego styl jazdy i zaangażowanie w sporcie, każdy ma jakiegoś swojego idola, ja miałem Steve'a. On mnie w jakiś sposób nakręcił, żeby przykładać się bardziej do tego sportu. Wtedy zacząłem startować w zawodach Pucharu Polski w Downhillu. Nigdy nie myślałem, że z moją chorobą będę mógł startować w zawodach, ale chciałem spróbować, bo lubię wyzwania. Dostałem jakiejś takiej obsesji na punkcie rowerów i Steve'a Peat'a. Zespołowi Tourette'a często towarzyszą obsesje i stany maniakalne, dlatego nie mogę się z tego uwolnić, ale dzięki temu nie myślę o chorobie, bo cały swój wolny czas poświęcam jeździe na rowerze i przeglądaniu portalów rowerowych.

- Pracujesz zawodowo, jako stolarz, widziałem Twoje niecodzienne pomysły, powiedz coś o nich.

Jestem z zawodu stolarzem, od małego lubiłem majsterkować w drewnie i miałem zawsze fajne pomysły. Pracowałem jako stolarz przez 10 lat, nie mogłem pracować na maszynach, ale jak trzeba było, to coś tam przyciąłem. Pracowałem przeważnie na montażu mebli. Później mój stan zdrowia się pogorszył, załatwiłem sobie grupę inwalidzką, obecnie pracuję w Zakładzie Chronionym, w firmie elektronicznej. Teraz czuję się na siłach, żeby powrócić do zawodu. Wykonałem już trochę fajnych niecodziennych mebli przez lata. Ostatnio wpadłem na pomysł zrobienia mebli związanych z pasją rowerową. Pierwszym zrealizowanym projektem był stolik wykonany ze starych obręczy i koła. Zaraz wpadł mi pomysł zrobienia szafki na koła. W rezultacie wyszła szafka mavica, bo mam koła Mavic. Mam dużo innych fajnych pomysłów, które chcę zrealizować w przyszłości: takie jak stolik pod TV, fotel, wszystko z kół rowerowych.



- Są jakieś osoby, które wspierają Cię na dobre i na złe?

Na pewno rodzice wspierają mnie najbardziej. Gdyby nie oni to byłoby ciężko. Wydawałem duże pieniądze na leki, rodzice wspierali mnie finansowo, na duchu też, ale raczej sam walczę z chorobą i wspieram się duchowo. Swego czasu nie pracowałem ze względu na stan zdrowia, ale szybko znajdowałem jakąś pracę, bo jak ktoś chce pracować, to zawsze coś znajdzie, nieważne za jakie pieniądze.

- Jesteś bardzo pozytywnie nakręconą i zakręconą osobą, skąd ta moc w Tobie?

Mam silną wolę i psychikę, wiadomo są momenty kiedy człowiek ma wszystkiego dość, tym bardziej w chorobie. Czasem Tourette dobija mnie maksymalnie, to właśnie wtedy dostaję jeszcze większej motywacji i determinacji w walce z nim. Nigdy się nie poddawałem i nie poddaję, nie załamuję się jak jest pogorszenie, natręctwa się nasilają, zawsze znajdę wyjście (rozwiązanie), żeby żyć dalej. Zawsze daję radę! Jak miałem depresję, załamania psychiczne, na siłę się zmuszałem, żeby wyjść z domu, przeważnie uprawiałem sport i dzięki temu szybko wychodziłem z takich stanów.



- Moglibyśmy długo rozmawiać , poruszać wiele wątków, ja zapraszam wszystkich na Twoją stronę internetową (mariusz-noconstiv.blogspot.com), a na koniec czy jest coś co chciałbyś przekazać innym?

Chciałbym przekazać ludziom chorym, żeby się nie poddawali, walczyli do końca. Idzie pokonać chorobę, tylko do tego jest potrzebna silna wola i zawzięcie. Starajcie się nie myśleć o chorobie, być sobą, znajdować jakąś pasję,

zainteresowanie, żeby za wszelką cenę nie dać się pokonać chorobie.

- Jeszcze raz bardzo Ci dziękuję za rozmowę i możliwość poznania, a raczej przybliżenia schorzenia „Zespołu Tourette’a”.

Ja też bardzo dziękuję Tobie za poświęcenie mi czasu. Chciałbym, żeby więcej mówiono i pisano w gazetach, internecie czy telewizji o Zespole Tourette’a, wtedy ludzie nie będą się

bali objawów choroby, ani tym bardziej odrzucali nas tourettyków poza margines społeczny. W jakimś stopniu przybliżyłem na czym ta choroba polega, ludzie przeważnie śmieją się z objawów, a nie życzył bym nawet największemu wrogowi takiego cierpienia. Jeszcze raz dziękuję i pozdrawiam Ciebie, całą ekipę 43RIDE oraz wszystkich pozytywnie zakreślonych rowerzystów i ludzi z Zespołem Tourette’a.



Bartek „Szczęki” Krzysztoń & Łukasz Suski

PFO Zakopane

Fotorelacja w wykonaniu Piotra Staronia

28-go stycznia na stoku Harendy (Zakopane) odbyły się narciarskie zawody freestyle'owe - The North Face Polish Freesking Open powered by Fiat. Wśród najlepszych narciarzy znalazło się także dwóch rowerzystów, którzy postanowili uatrakcyjnić imprezę i pokazali, że w zimie da się latać i na rowerach. Bartek Krzysztoń vel. Szczęki i Łukasz Suski rozgrzali publikę swoimi skokami na dwóch hopkach przeznaczonych do konkurencji Big Air. Zobaczcie jak to wyglądało w obiektywie Piotra Staronia.





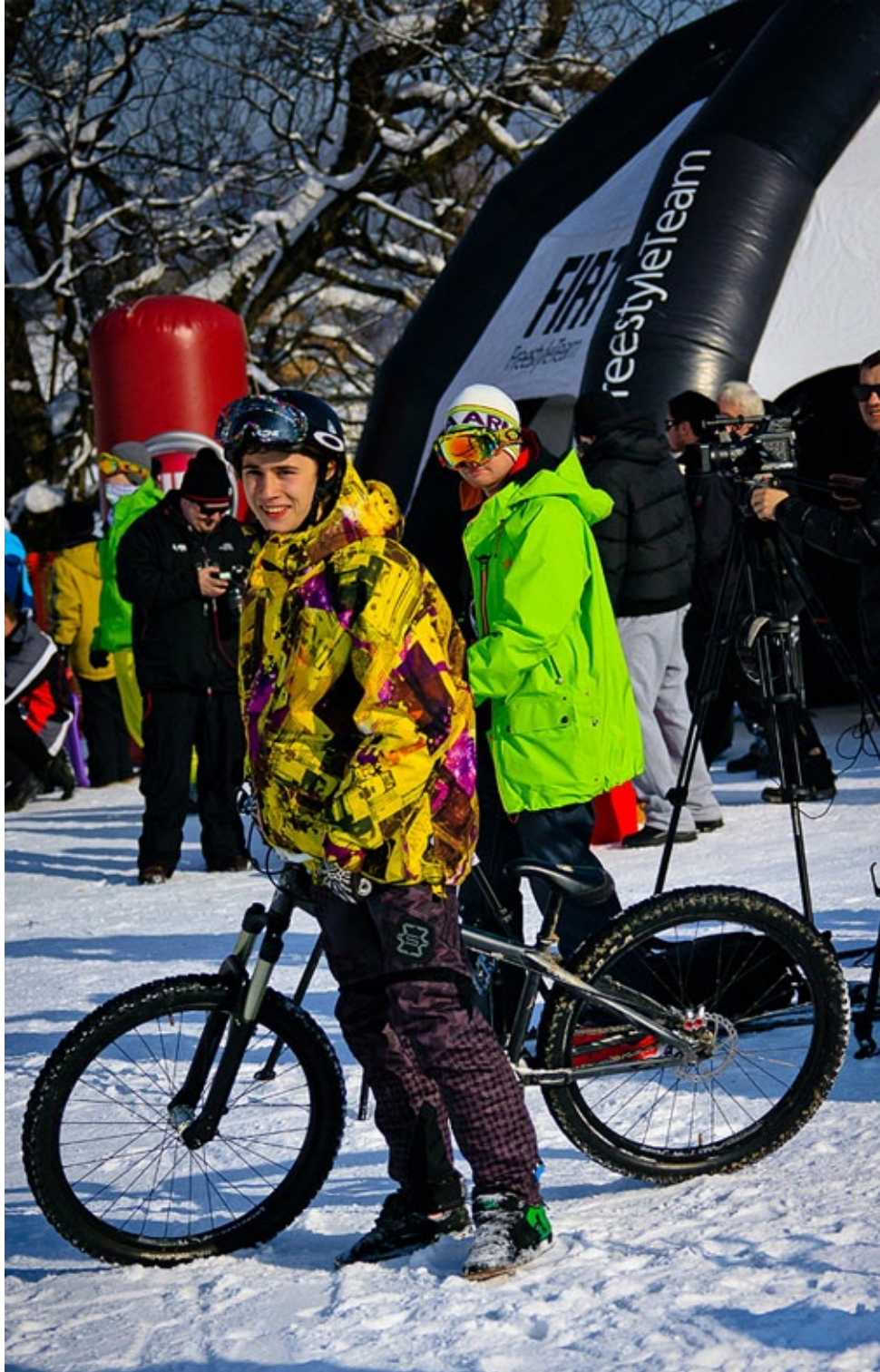


Szczeniaki na największej hopie..





360-ka w wykonaniu Suskiego



Bartek „Szczęki” Krzysztoń i Łukasz Suski



Koninki Gravity Park

rozpoczęcie sezonu
w obiektywie
Piotra Staronia

Zdjęcia: Piotr Staroń staronphoto.com





W pierwszych dniach kwietnia do Koninek zjechało kilkuset rowerzystów. Działo się naprawdę wiele, że aż nie sposób tego wszystkiego opisać. Humory dopisywały, pogoda nie splątała zbyt wielkiego figła, więc i zabawy w lesie na relaksie było co nie miara. Zapraszamy do obejrzenia zdjęć w wykonaniu Piotra Staronia, który przez dwa dni harował w lesie, aby jak najlepiej uwiecznić to wydarzenie, które śmiało możemy nazwać najlepszym rozpoczęciem sezonu w ostatnich latach...











Więcej zdjęć znajdziecie
na stronie Piotra:

staronphoto.com

Zdjęcie: *Andrzej Nycz*

ENDURO NA UKRAINIE

Tekst: *Piotr Zdanecki*

Zdjęcia: *Piotr Zdanecki borntoroam.pl,*
Andrzej Nycz nyczo.users.pl



Po zeszłorocznej wyprawie na Ukrainę nie mieliśmy z Olą żadnych wątpliwości, że jeszcze tam wrócimy. Tegoroczna ekipa miała rozszerzyć się z dwóch, aż do siedmiu enduro-bytów. Składanym deklaracjom o wyjeździe nie było końca, a gdy przyszło co do czego, zostaliśmy na placu boju we trójkę. Tuż przed godziną „0” bolące kolana, rozpadające się zawieszania i zniszczone gwinty wyraźnie sugerowały, że z eskapady mogą być nici, jednakże na pociąg do Przemyśla stawia się pełny skład - Ola, Andrzej i ja.

W drodze do Przemyśla kolejny raz towarzyszy nam niemiłosierny upał, ale przynajmniej wszystko przebiega zgodnie z planem ... aż do Przemyśla ;). Okazuje się, że autobus, mający dowieźć nas do Medyki, który widnieje w internetowych rozkładach idzie o zupełnie innej porze, więc roztacza się przed nami wspaniała wizja tarabanienia się do granicy na rowerach. Z pomocą przychodzi, a właściwie przyjeżdża bus z kierowcą wyraźnie ukraińskiego pochodzenia. Jako, że u naszych wschodnich sąsiadów panuje zasada, że mając pieniądze da się wszystko, udaje się nam zabrać owym minibusikiem razem z rowerami. Wygodnie nie było, ale za to szybko, sprawnie i tym razem bez zaczepek straży granicznej. Opuszczamy granice UE.

Przed nami kilka kilometrów asfaltów do Mościsk, skąd zabierze nas elektryczka do Lwowa. Sam dworzec w Mościskach to dla mnie ciekawostka



- potężny (jak na wiejskie/mało miasteczkowe możliwości) budynek, ogromny plac i ani jednej żywej duszy w pobliżu. I do tego trawniczek przystrzyżony i wypielęgnowany, jak na przyjazd kremlowskich dygnitarzy...

Dalszy gry plan przewidywał wygodną podróż placartną do Pereczyna, z którego tylko kawałeczek dzieliłby nas od połoniny Równiej. Plan bierze w łeb, gdy się okazuje, że pojezdy nie chodzą w tamtą stronę z powodu remontu torów (ponoć powódź jest winna całemu zamieszaniu). Na szybko generujemy plan B w postaci elektryczki do Sjanek, gdzie mieliśmy się przesiąść do kolejnej wiozącej nas do celu. W okolicach 3 w nocy, pani w dworcowej kasie we wspomnianej wyżej miejscince, radośnie informuje, że zostanie podstawiony autobus, mający zawieźć nas do kolejnej stacji kolejowej, skąd ma zabrać nas elektryczka na miejsce startu.

Podczas gdy my nerwowo wyszarpujemy rowery i wyrzucamy plecaki ze środka autobusu, nasz szynowy transport odjeżdża nie mając zamiaru poczekać na nas. Poranną ciszę przesywają trzy donośne „o kurcze pieczone”. Jak się okazuje w ciągu kilku kolejnych chwil, jesteśmy w miejscu, skąd w ciągu całego dnia odjeżdża jedna elektryczka. Na nasze szczęście, kierowca autobusu, który nas tu zawiózł, lituje się i zabiera nas ze sobą do swojej bazy do Luty.



Nareszcie jedziemy. Mglisty i zimny poranek aż zachęca do szybszego kręcenia korbami i przywodzi na myśl zbliżające się ciepłe śniadanie i to, że będę mógł uszczuplić 15.5kg plecak o paczkę kaszy. Podczas gdy mieszkańcy Luty budzą się do życia, my organizujemy kuchnię i łazienkę nad brzegiem potoku. Mgły opadają, przyświeca ciepłe słońce. Mimo wczesnego startu, na przełęcz pod Połonina Równą docieramy dopiero na wieczór. Bardzo niedokładne mapy dają o sobie znać i tracimy mnóstwo czasu na błądzenie po krzakach. Rozbijamy namiot, rozpalamy ognisko i umilamy sobie czas polowaniem za pomocą obiektywu na krążące nietoperze. Nad ranem budzi nas ryk silników. Dwa Ziły zajeżdżają na polanę, a z nich wysypuje się kupa zbieraczy borówek. Powoli zbieramy się do życia, a do naszego śniadania postanawia dołączyć stado koni. Pogoda niestety się psuje, zaczyna grzmieć i padać. Korzystamy z uprzejmości Ukraińców i chowamy się w jednej z ciężarówek.



Zdjęcia po lewej: **Piotr Zdanecki**
Zdjęcia po prawej: **Andrzej Nycz**



Burza przechodzi, a my ruszamy w dół ścieżką oznaczoną na żółty kolor. Niestety na szlaku leży mnóstwo powalonych drzew, co mocno psuje radość ze zjazdu. Mimo wszystko, z perspektywy czasu miło wspominać to tachanie roweru przez drzewa i przedzieranie się przez krzaki ;)

Łądujemy w Żdieniewie i dopadamy upragniony magazyn, wraz z zimnym piwem. Następnie czeka nas długa, asfaltowa przeprawa do Wołowca, skąd następnego dnia mieliśmy zaatakować połoninę Borżawe. Po drodze łapie nas sromotna burza, ale udaje się nam ją przeczekać w przydrożnej budce z jedzeniem

dla kierowców. Po części z głodu, po części z konieczności raczymy się Ukraińskimi specjami.

Burza mija, dokręcamy 20km asfaltem i na wieczór docieramy do Wołowca, gdzie resztę czasu spędzamy w jednej z knajp.

Następny dzień wita nas bębniącym o parapety naszych okien deszczem. Pogoda zmusza nas do pozostania w Wołowcu do następnego dnia. Jak się jednak okazuje, trafiliśmy akurat na miejscowy festiwal, gdzie mamy niepowtarzalną okazję wtopienia się w ukraiński folklor ;) Kolejny rano nie grzeszy piękną pogodą, ale przynajmniej nie pada. Ruszamy asfaltem wzdłuż połoniny wg. wskazówek autochtonów, szukając dogodnej drogi na grzbiet. Po przeróżnych perypetiach, włączając w to zjazd gnojówką, pakujemy się na wyciąg obok Pilipca, który wywozi nas na przyzwoitą wysokość. Na górze zarządzamy obiad, w międzyczasie na kilkadziesiąt sekund wychodzi słońce, a mgła zdaje się ustępować. Po blisko dwugodzinnej manianie zaczynamy podejście, które po chwili wypłaszcza się i pozwala na jazdę. Przejazd przez Borżawę to już sama przyjemność, szkoda jedynie, że wszystko wokół tonie w gęstej mgle. Warto wspomnieć o chłopakach na motorach z Polski, których spotykamy na połoninie. I niespodziewanie spotkamy ich kilka dni później. Dzień dobiega końca, decydujemy się rozbić obóz na przełęczy.

Zdjęcie na dole na środku: **Andrzej Nycz**
Pozostałe zdjęcia: **Piotr Zdanecki**



Pozornie poprawiająca się pogoda robi psikusa i w nocy raczy nas deszczem i rześkim wiatrem. Nie pomogło nawet zalepienie namiotu workami na śmieci, o czym przekonuje się Andrzej biegając o 4 rano wokół namiotu dla poprawy krążenia. Decyzję o szybkiej ewakuacji na dół pomógł nam podjąć dosiadający się do śniadania deszcz. Dysponując jedynie mapą, kompasem i widocznością na naście metrów ciężko było określić nasze położenie, to też wybór drogi w dół był czystą loterią. Zjeżdżamy do asfaltu i kierujemy się do miejscowości o kryptonimie „Miziahizia”, skąd obieramy na cel cudną asfaltową przełęcz. Cały czas kręcimy w zacinającym deszczu, by w końcu dotrzeć na górę i zażyć niezwykle orzeźwiającego zjazdu ;) Szczękając zębami docieramy do Kołoczawy, gdzie zamierzaliśmy nocować. Na zewnątrz przestaje padać, a my rozgrzewamy się, jakże na Ukrainie popularną, przeźroczystą wodą.



Rano naiwnie wyglądamy przez okno, szukając upragnionego słońca. Zamiast wspomnianego, towarzyszy nam pełne zachmurzenie i mgły, ale przynajmniej nie pada. Jeszcze...

Niechętnie opuszczamy ciepłe łóżka i pedałujemy na przełęcz Prislop, pod połoniną Krasną. W tak zwanym międzyczasie deszcz powraca do swoich tradycyjnych zajęć i znowu zostajemy przemoczeni. Na przełęczy było, eufemistycznie mówiąc, nie ciepło. Spotkani turyści, schodzący z Krasnej uprzedzają, że na górze pogoda jest tragiczna i nie warto się tam pchać. Kolejni piechurzy i czasomierz, pokazujący późną godzinę przekonują nas do kapitulacji zjechania Ust' Czornej. Żółty szlak (tak, znakowany szlak) okazuje się być... rwącą rzeką. Jeśli się komuś wydaje, że przejście z rowerem i ciężkim plecakiem przez rzekę po kilku dniach ulew jest proste, to zachęcam do samodzielnego wypróbowania. Częściowo zjeżdżając prowadzącymi obok błotnymi ścieżynkami, częściowo pływając udaje się nam dopchać się do doliny. W ferworze walki z wodą, nawet nie zauważamy, że przestało padać. Na wieczór lądujemy w Ust' Czornej mając nadzieje na znalezienie bankomatu, sklepu i noclegu. Są tylko te dwa ostatnie, a nasze kieszenie zbyt wypchane nie są. Dodatkowo zdycha mi napęd (zapchany błotem panerz od tylnej zmianyarki), pozostawiając mi jedynie 2 przełożenia. Oli jednak udaje się wytargować nocleg u przemyłych ludzi. Na dobranoc znowu zaczyna padać.



Zdjęcie: **Piotr Zdanecki**

Nazajutrz nie budzi nas słońce, ale brak deszczu jest miłym akcentem. Na ten dzień plany były konkretne - przejazd całego pasma Świdowca i nocleg w kompleksie narciarskim Drahostrat, w schronisku, które odwiedziliśmy z Olą rok temu. Odnalezienie właściwej drogi na górę (podziękowania dla Tomka Dębca za udzielenie rady!) zajmuje nam trochę bezcennego czasu, jednak trafiamy na właściwą szutrówkę i wygodnie pniemy się w siodełku pod górę. Po drodze dobiega do naszych uszy znajomy warkot silników i po chwili dostrzegamy naszych znajomych z Borżawy, okazuje się,

że chłopaki jadą znowu w tym samym kierunku, co my. Neverending uphill dobiega końca i docieramy do pierwszego check pointa w tym dniu. Następnie przed nami do pokonania było ramię odchodzące od głównego grzbietu Świdowca. W większości jezdne, jednak choć krótka, to bardzo intensywna ulewa i zimny wiatr, niszczy całą radość z jazdy.

Stoimy przed ostatnim podejściem na główną grań. Chmury na chwilę się rozchodzą, przed naszymi oczami objawia się błękit nieba i zielona połonina. Radość zostaje stłumio-

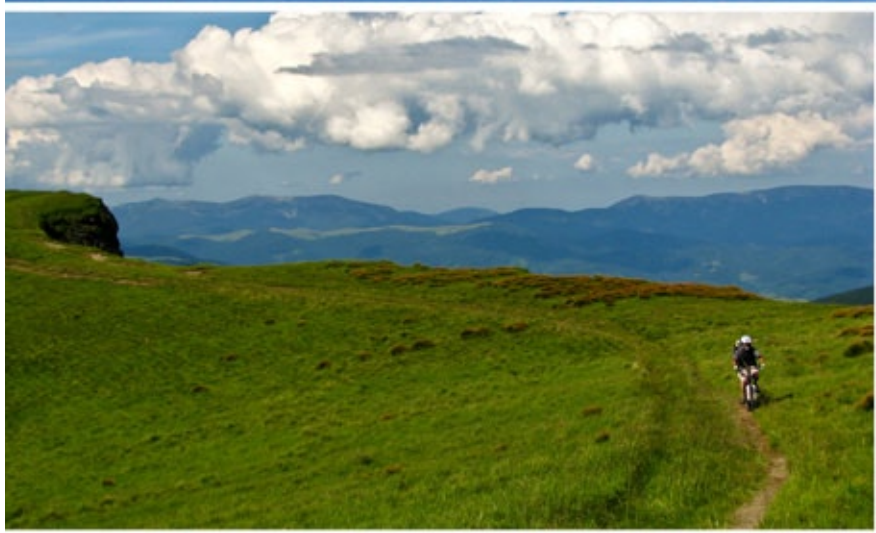
na przez kolejny opad. Dzień się kończy, robi się coraz zimniej, a przed nami kawał drogi do schroniska. Przeżywamy najgorsze chwile wyjazdu. Głód, zimno, zmęczenie. Wyciągam ostatnie kawałki chleba, Ola trzęsącymi się z zimna rękoma, kroi pozostały kawałek sera. Przed nami wciąż spory odcinek do pokonania, ale teraz już tylko w dół. Jedziemy ten sam odcinek, który pokonywaliśmy rok temu, ale w odwrotnym kierunku. Znajome trawersy, podjazdy, zjazdy, tylko aura inna - o 180 stopni. Gdy dobijamy do schroniska jest już od dłuższej chwili ciemno. Ciepła woda, ciepłe łóżka.



O 5 rano budzi nas dobiegający zza okna odgłos jadącego Ziła. Przecieram oczy, bo mam wrażenie, że mi się śni to, co widzę. Błękit nieba, ani jednej chmury, promienie słońca wkradające się przez ramy okienne.



Do godzin popołudniowych wylegujemy się na przełęczy ponad Drahobratem, by potem zaatakować najwyższy szczyt Świdowca - Bliznicje. Końcówka podejścia to ostra wspinaczka z rowerem na plecach, jednak widok ze szczytu wynagradza nie tylko trud wnoszenia, ale poprzednie 9 dni ulew, błota, błędzenia i innych przygód.



A dalej? Ukraiński sen, czyli to, po co tu przyjechaliśmy. Połoniny skapane w popołudniowym słońcu, noc pod rozgwieżdżonym niebem, przepiękny wschód słońca. Przejazd przez ramie Świdowca aż do samego Rachowa. Nasza przygoda dobiega końca kilka minut po pierwszej w nocy, gdy pociąg odjeżdża w stronę Lwowa...





TESTOSTERON W' SPODKU

KATOWICE 2011

Tekst: *Łukasz Galach*

Zdjęcia: *Piotr Staroń* staronphoto.com




Czy można upakować wszystko co faceci lubią najbardziej pod jednym dachem?

Testosteron – męski maraton miał być odpowiedzią na to pytanie. W ciągu dwóch dni imprezy można było zobaczyć co tak naprawdę siedzi w męskich głowach. Organizatorzy starali się upakować maksimum atrakcji na terenie katowickiego Spodka co zaowocowało dość eklektyczną mieszanką luksusowych aut, customowych motorów, pokazów walk MMA, rajdów samochodowych, windsurfingu, skimboardu, ASG, sztuki tatuażu, pięknych kobiet oraz jazdy na rolkach i rowerach.

Ostatnia z wymienionych atrakcji, czyli rolki i rower były zorganizowane przez znaną z innych eventów agencję Arthizm. Ekipa Arthizm w 2011 roku przeszła samych siebie w porównaniu do ubiegłorocznego testosteronu.





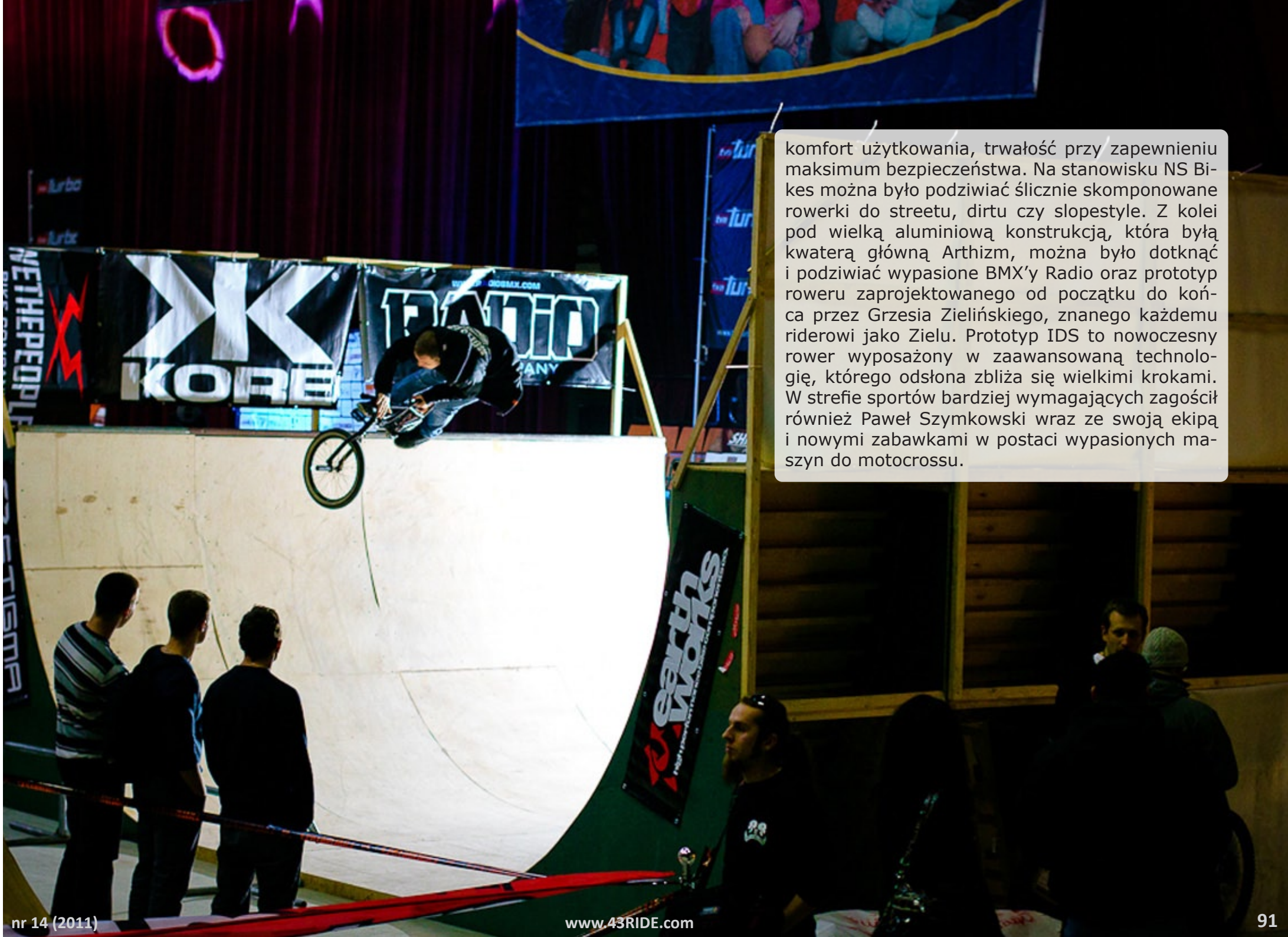
W centralnym miejscu strefy action sport stanęła wymagająca ponad 3 metrowa rampa, która stała się areną popisów rolkowej ekipy Hedonskate oraz dzielnej skaterki z UK zwanej Jolką. W przerwach, gdy skaterzy łapali drugi oddech przed kolejnymi popisami, na rampę wkładał się Mikołaj Florek, kolega na czarnym BMXie ku radości widzów kręcił barspiny, 180tki, 360ki, one-footery i inne wyczesane triki.

Największą atrakcją strefy sportów akcji była hopa z potężnym najazdem, która pozwalała na wysokie loty i grube triki. Jazda na hople swojej skalą trudności przypominała lądowanie na lotniskowcu. Oblatywacze zaraz po sklejeniu triku musieli ostro hamować tuż przed ścianą widzów. Swoje umiejętności zaprezentowali Paweł „Turbo” Turno, Mateusz „Kowol” Mrowiec, Mikołaj „Majki” Florek, Bartek „Papież” Obukowicz oraz ekipa Weeze. Udało się zaprezentować takie triki jak no handery, barspiny, double barspiny, 360, backflip, turndown, tabletop... Z uwagi na ultra trudne warunki do lądowania nie obyło się bez drobnych otarć, jednak wszyscy na lotniskowcu przeżyli.

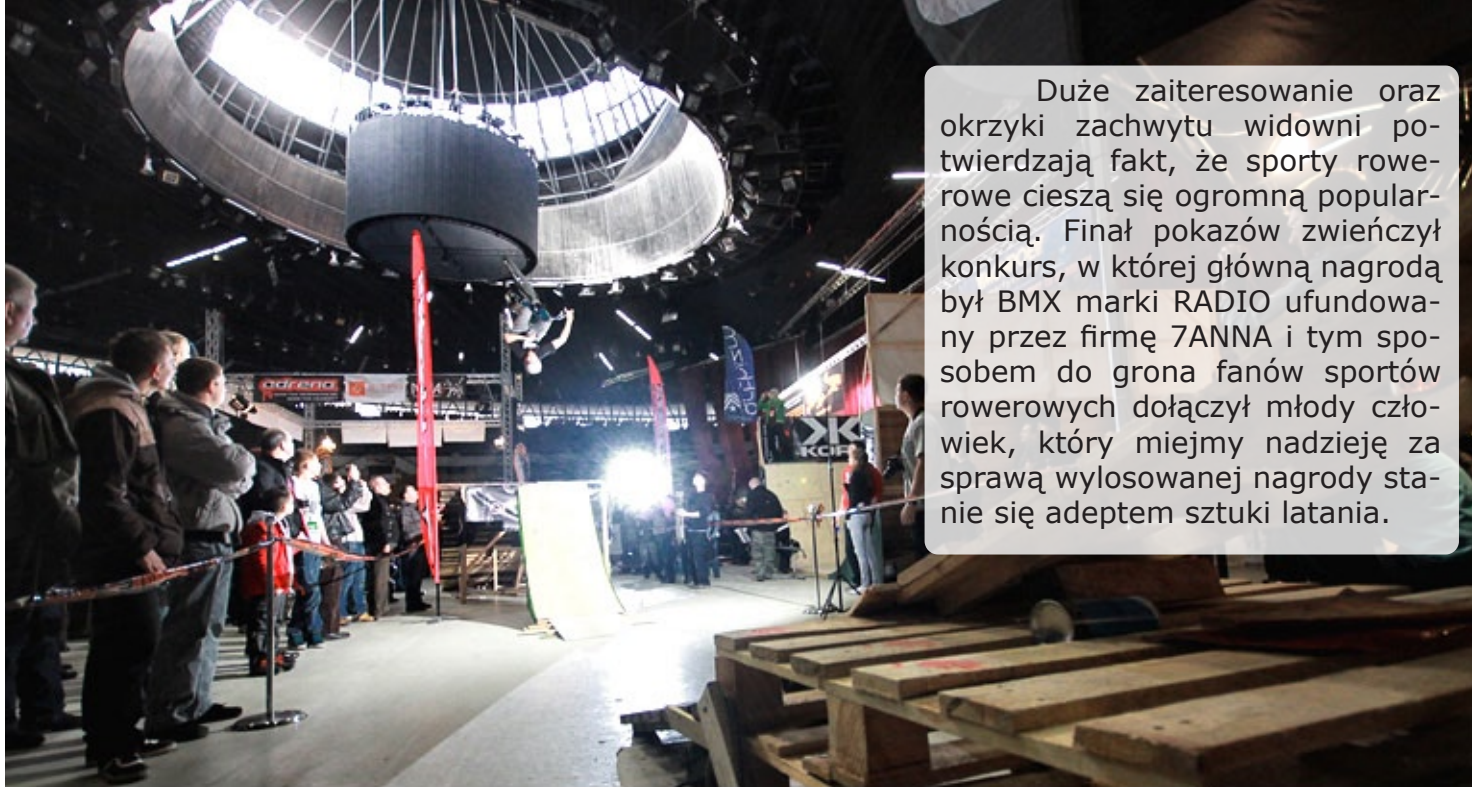
Oprócz pokazów lotów na Testosteronie odbyła się wystawa statyczna takich marek jak Alpinestars, KORE, Turner Bicycles, Weeze, Vincere, NS Bikes... Pogo Bikes i Frace na czas wystawy przygotowali specjalne wersje rowerów Turner wyposażone w komponenty KORE. Surowo wykończony 5 Spot kuśił swoim 140 mm skokiem i zawieszeniem DW-link do żwawych slalomów między stanowiskami, ku niezadowoleniu ochrony. Do stanowiska Weeze i Vincere przyciągał magnes w postaci najnowszego Spec'a Demo 8 oraz Yeti 4X Łukasza Barana wyposażonych w ultra lekkie karbonowe napinacze Weeze i tytanowe śruby Pro Bolt. Na stanowisku Weeze oko nacieszyć

można było również nie byle jakimi błyskotkami, precyzyjnie wykonane zębatki, błyszczące w różnych kolorach ośki i kapsle poruszały wyobraźnię nasuwając pytanie – jak pięknie z taką biżuterią wyglądał by mój rower? Dodatkowo Vincere serwował Caffè Latex, czyli innowacyjny uszczelniacz do opon, który spienia się w trakcie jazdy i dokładnie wypełnia pianą całą zawartość dętki. Dzięki tym właściwościom można stosować dużo mniej uszczelnacza bez utraty na skuteczności. Stanowiska zabezpieczone były przez manekiny ubrane od stóp do głów w ochraniacze i ubrania Alpinestars. Znakomite wykończenie i rozwiązania zaczerpnięte z motocrossu mają zagwarantować wysoki





komfort użytkowania, trwałość przy zapewnieniu maksimum bezpieczeństwa. Na stanowisku NS Bikes można było podziwiać ślicznie skomponowane rowerki do streetu, dirtu czy slopestyle. Z kolei pod wielką aluminiową konstrukcją, która była kwaterą główną Arthizm, można było dotknąć i podziwiać wypasione BMX'y Radio oraz prototyp roweru zaprojektowanego od początku do końca przez Grzesia Zielińskiego, znanego każdemu riderowi jako Zielu. Prototyp IDS to nowoczesny rower wyposażony w zaawansowaną technologię, którego odłona zbliża się wielkimi krokami. W strefie sportów bardziej wymagających zagościł również Paweł Szymkowski wraz ze swoją ekipą i nowymi zabawkami w postaci wypasionych maszyn do motocrossu.



Duże zainteresowanie oraz okrzyki zachwytu widowni potwierdzają fakt, że sporty rowerowe cieszą się ogromną popularnością. Finał pokazów zwieńczył konkurs, w której główną nagrodą był BMX marki RADIO ufundowany przez firmę 7ANNA i tym sposobem do grona fanów sportów rowerowych dołączył młody człowiek, który miejmy nadzieję za sprawą wylosowanej nagrody stanie się adeptem sztuki latania.



Podsumowując Testosteron to świetna impreza by zobaczyć coś więcej, poznać ciekawych ludzi i zaliczyć przy okazji mega imprezę. Bardzo dobre intro do zbliżającego się sezonu...



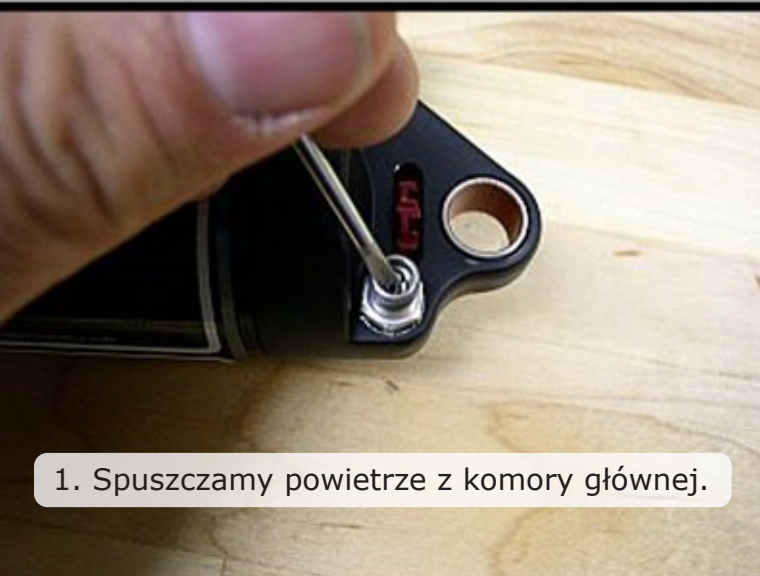
SERWIS 43RIDE:

FOX DHX 5 AIR

UWAGA! Wszelkie czynności serwisowe wykonujesz na własną odpowiedzialność!

Tekst: **Adrian Walczak**

Zdjęcia: foxracingshox.com



1. Spuszczamy powietrze z komory głównej.



2. Odkręcamy główną komorę i ją zdejmujemy.



3. Wymieniamy uszczelkę tłoczka jeśli jest taka potrzeba.



4. Spuszczamy powietrze ze zbiorniczka wyrównawczego.



5. Odkręcamy srebrną nakrętkę kluczem 22mm.



6. Wylewamy olej ze środka.

7. Odkręcamy śruby z pokrętła „bottom out” imbusem 2mm i demontujemy pokrętło.



8. Odkręcamy pokrywkę zbiorniczka kluczem 24mm.



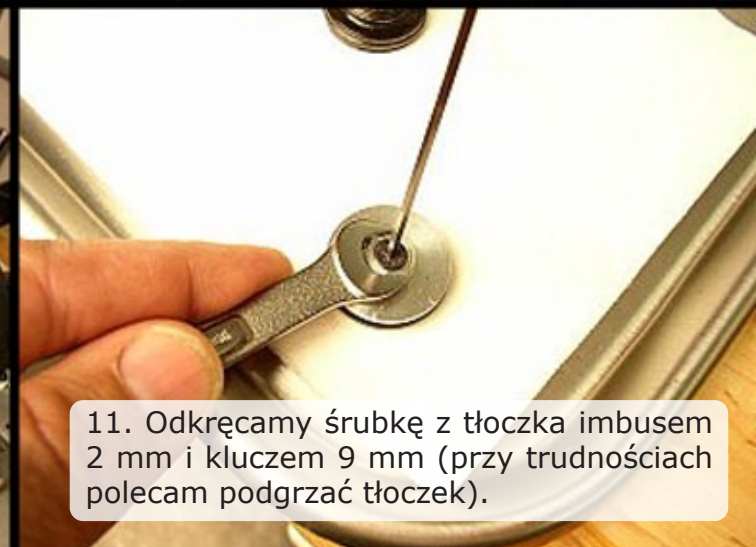
9. Wyciągamy regulację „bottom out”.



10. Wyciągamy szczypcami tłoczek IFP.



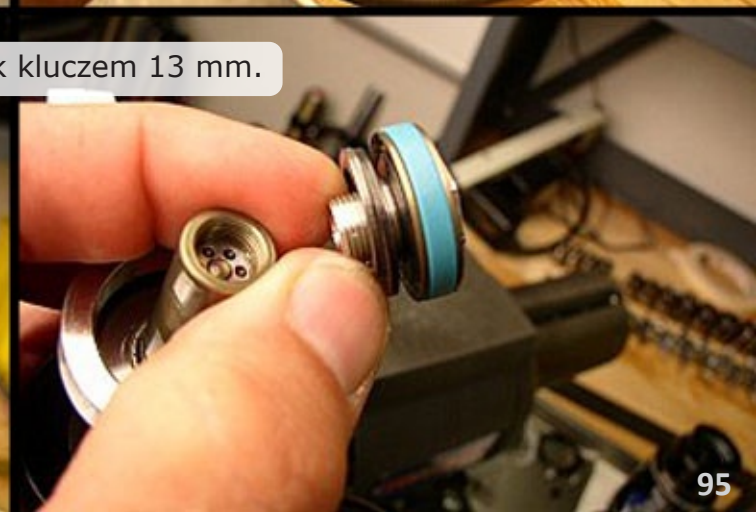
11. Odkręcamy śrubkę z tłoczka imbusem 2 mm i kluczem 9 mm (przy trudnościach polecam podgrzać tłoczek).



13. Demontujemy tłoczek kluczem 13 mm.



12. Wylewamy resztki oleju.

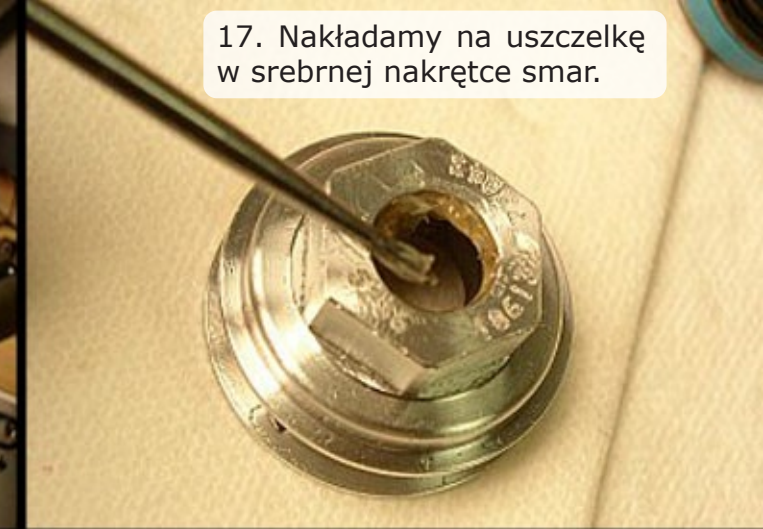




14. Rozkładamy go (należy pamiętać w jakiej kolejności były shimy).



15. Zdejmujemy srebrną nakrętkę i sprawdzamy stan.



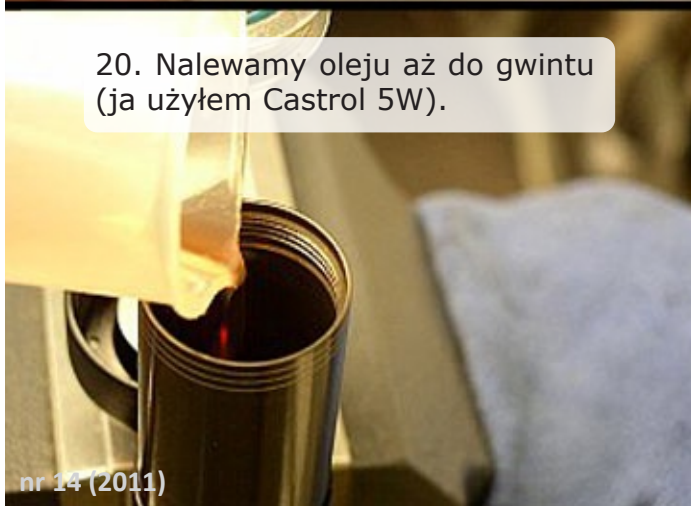
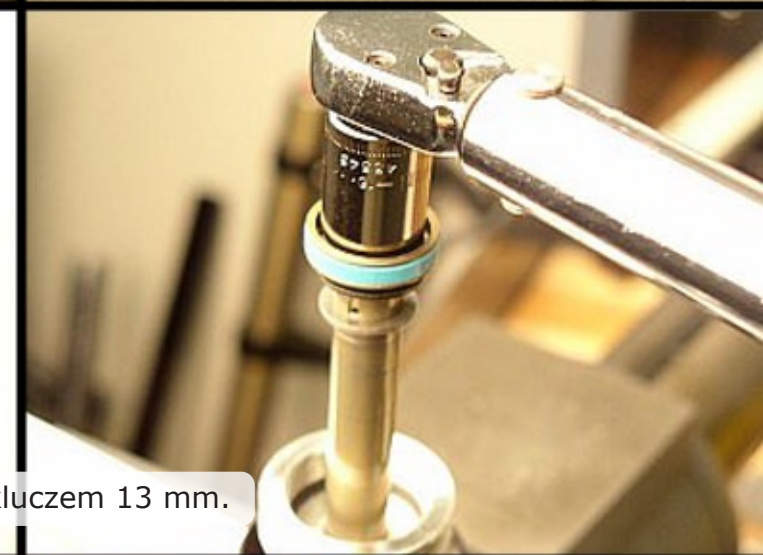
17. Nakładamy na uszczelkę w srebrnej nakrętce smar.



18. Zakładamy ją na tłoczysko.



19. Przykręcamy tłoczek kluczem 13 mm.

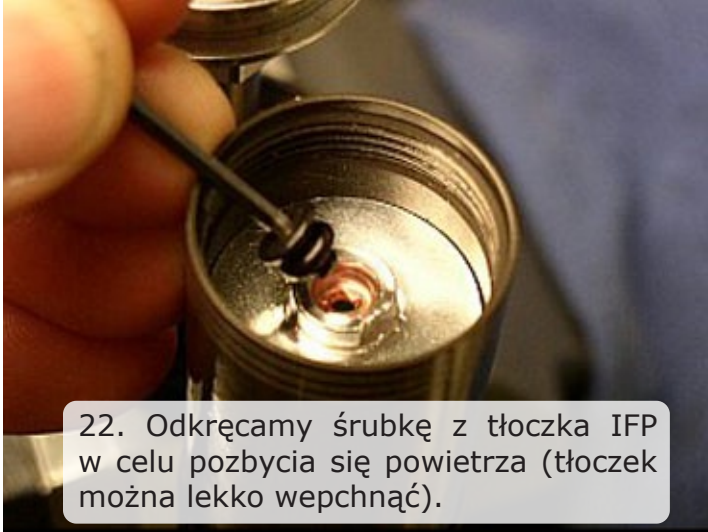


20. Nalewamy oleju aż do gwintu (ja użyłem Castrol 5W).



21. Wkładamy tłoczek z wkręconą śrubką aż olej będzie się wylewał tłoczyskiem.





22. Odkręcamy śrubkę z tłoczka IFP w celu pozbycia się powietrza (tłoczek można lekko wepchnąć).



23. Dokręcamy śrubkę tłoczka IFP.



24. Zalewamy główny tłok olejem do pełna.



25. Dolewamy oleju do tłoczyska i na tłoczek.



26. Skręcamy tłoczek z tłokiem głównym i dociągamy kluczem 22 mm.



27. Odkręcamy śrubkę do odpowietrzania (pod pokrętle „pro pedal”) imbusem 2 mm.



28. Dopychamy tłoczek IFP do określonej głębokości w tabeli.



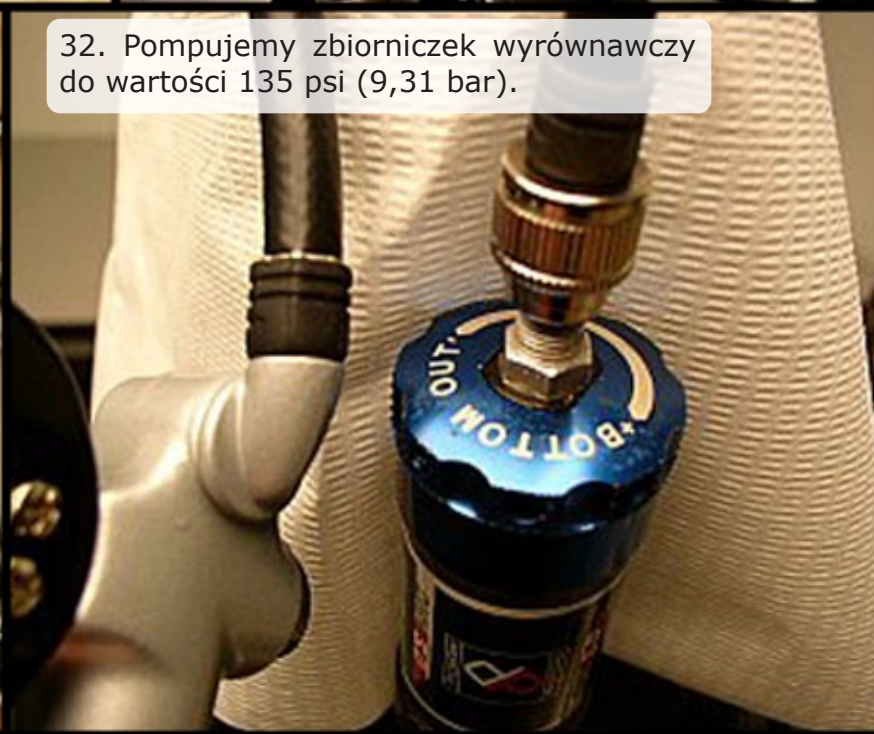
29. Dokręcamy śrubkę do odpowietrzania.



30. Wkręcamy regulację „bottom out” razem z pokrywką w zbiornik wyrównawczy i dociągamy kluczem 24 mm.



32. Pompujemy zbiorniczek wyrównawczy do wartości 135 psi (9,31 bar).



31. Montujemy pokrętko „bottom out”.



33. Zakładamy główną komorę (trzeba trochę siły).



34. Zakładamy do roweru i pompujemy do osiągnięcia odpowiedniego SAGu.

35. Otwieramy piwo i cieszymy się z dobrze wykonanej roboty.

Wszelkie przydatne informacje nt. serwisu można znaleźć na stronie foxracingshox.com/fox_tech_center

UWAGA! Wszelkie czynności serwisowe wykonujesz na własną odpowiedzialność!

Wiele osób kompletując napęd nie do końca rozumie, co dokładnie kryje się pod pojęciem „linia łańcucha” i jak dobrać komponenty do konkretnej ramy. Linia łańcucha podawana przez producenta korb czy suportów jest to odległość blatu (2 zębaki w korbach 3 blatowych) od środka mufy (rury podsiodłowej).

W napędach pod napinacz zębatkę zawsze montujemy w miejsce drugiego blatu, czyli od wewnętrznej strony pająka. Po zewnętrznej stronie montujemy ewentualnie rockring. Korby typowo jedno-blatowe DH różnią się od korb 2-3 blatowych kilkoma detalami. Nie posiadają otworów, wypustów pod najmniejszą zębatkę, miejsce pod 2 blat jest bardziej wyfrezowane. Stosując ramiona z korby 2-3 blatowej najprawdopodobniej konieczne będzie zeszlifowanie otworów pod najmniejszą zębatkę oraz przeszlifowanie mocowania drugiej koronki lub samej koronki. Niestety czasami wiąże się to z utratą gwarancji.

Producenci w swoich ramach stosują mufy suportu w szerokościach 68, 73, 83 oraz rzadko spotykany 100mm. Mocowania tylnego koła mają szerokości 135, 135 + dope, 150, czasem inne wersje 150 + pływający zacisk i bardzo rzadko spotykane 165mm. Większość mechanizmów korbowych FR/DH jest obecnie produkowanych pod linie łańcucha 50-56mm. Idealna linia łańcucha sprawia, że pracuje on w linii prostej bez przekosu, celując w środek kasety dzięki czemu cały napęd działa lekko i cicho.

Aby wyliczyć poprawną linię łańcucha potrzebujemy następujących wymiarów:

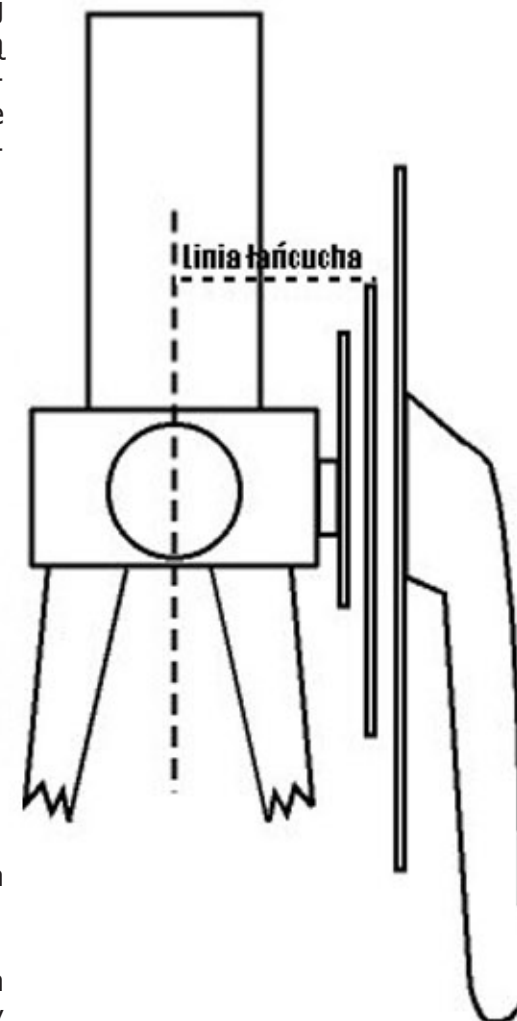
- szerokość piasty
- szerokość kasety
 - * Shimano® cassette 10 speed: 37.2mm
 - * Shimano® cassette 9 speed: 36.3mm
 - * SRAM® cassette 9 speed: 36.5mm
 - * Shimano® cassette 8 speed: 35.4mm
 - * SRAM® cassette 8 speed: 35.4mm
 - * Shimano® cassette 7 speed: 31.9mm
- odległość końca kasety od ramy, zazwyczaj ~5 mm



Linie łańcucha obliczamy z poniższego wzoru:

Linia łańcucha = połowa szerokości piasty - połowa szerokości kasety - odległość kasety od ramy

Do wszystkich dalszych obliczeń została przyjęta szerokość kasety Sram 9 speed oraz odległość kasety od ramy 5mm...



1. Rama z mufą suportu o szerokości 68mm i piastą szerokości 135mm.

W ramach tego typu zazwyczaj napinacz montowany jest poprzez adapter pod miskę suportu. Nie posiadają one zazwyczaj mocowania ISCG / ISCG 05.

$$\text{Linia} = (135/2) - (36,5/2) - 5 = 44,22 \text{ mm}$$

W przypadku adaptera napinacza pod suport który odsuwa nam zębatkę o $\sim 2,5\text{mm}$, musimy dobrać korbę i wkład dedykowany pod linie w przybliżeniu 42 mm (41,7). Będzie to bardzo trudne, a wręcz niewykonalne.

Rama z mufą 68 i napinaczem pod suport nie pozwoli uzyskać poprawnej linii łańcucha. Najlepszy efekt da zastosowanie napinacza, prowadnicy w miejscu przedniej przerzutki. Dawniej takie patenty posiadał DMR, od sezonu 2011 znajdziemy tego typu napinacze w nowej ofercie E13.

Stosując korbę o linii łańcucha 50-51mm i napinacz pod suport musimy spodziewać się ocierania łańcucha na 2-3 największych skrajnych trybach kasety.

2. Rama z mufą suportu o szerokości 73mm i piastą szerokości 135mm.

Linia łańcucha zależy tak naprawdę tylko od szerokości piasty więc i w tym wypadku wychodzi nam 44,22mm. Szerszy suport dodatkowo utrudnia nam złożenie optymalnego napędu. Także w tym wypadku musimy dążyć do uzyskania możliwie wąskiego zestawu korby i wkładu. Łańcuch również będzie miał problem z obsłużeniem całej kasety bez ocierania o prowadnice napinacza.

Truativ produkuje suporty z linią łańcucha 51, bliżej ideału są korby Shimano ze zintegrowaną osią, mają one linię łańcucha w okolicy 47mm.

3. Rama z mufą suportu o szerokości 73mm i piastą szerokości 135mm+dope lub 150mm.

Dla wersji 135mm + dope oraz piasty 150mm szerokość wahacza wynosi w 99% przypadków 150mm. Tak więc dla obu wersji linia łańcucha będzie taka sama.

Od tej reguły jest jeden ważny wyjątek, niektóre ramy z systemem 135 + dope posiadają asymetryczny wahacz. W takim wypadku poniższe wyliczenia tracą sens i analizując budowę ramy trzeba ustalić optymalną linię łańcucha samemu.

$$\text{Linia} = (150/2) - (36,5/2) - 5 = 51,75 \text{ mm}$$

Jak widać dopiero standard osi 150mm pozwala na uzyskanie linii łańcucha, pod którą produkowane są obecnie korby.

Napinacz uda nam się wyregulować bez większych trudności. Najlepiej jak rama posiada bezpośrednie mocowanie napinacza ISCG lub ISCG 05.

W przypadku ramy z suportem 73mm i koniecznością założenia adaptera napinacza pod miskę suportu kupujemy wkład 73E.

Owe „E” oznacza, że cały suport jest szerszy, aby dało się zastosować adapter napinacza lub przerzutkę mocowaną pod miskę suportu.



Musimy zwrócić uwagę czy suport 73E również będzie miał podaną linię łańcucha 51mm. Po zmontowaniu całości najlepiej zmierzyć jaką linię uzyskaliśmy i ewentualnie dokonać korekty.

W przypadku niektórych korb ze zintegrowaną osią możemy regulować w pewnym zakresie linię za pomocą podkładek montowanych na oś (patrz zdjęcie poniżej).

Tak zmontowany napęd chodzi lekko, cicho i nie ma prawa ocierać o prowadnice poprawnie ustawionego napinacza.



4. Rama z mufą suportu o szerokości 83mm i piasta szerokości 135mm+dope lub 150mm.

W niektórych ramach ze względu na specyficzną szeroką budowę zawieszenia producenci stosują mufy o szerokości 83mm.

W przypadku ramy pod piastę 150 lub 135 + dope z symetrycznym wahaczem optymalna linia łańcucha wypada tak jak powyżej w okolicy 51-52mm.

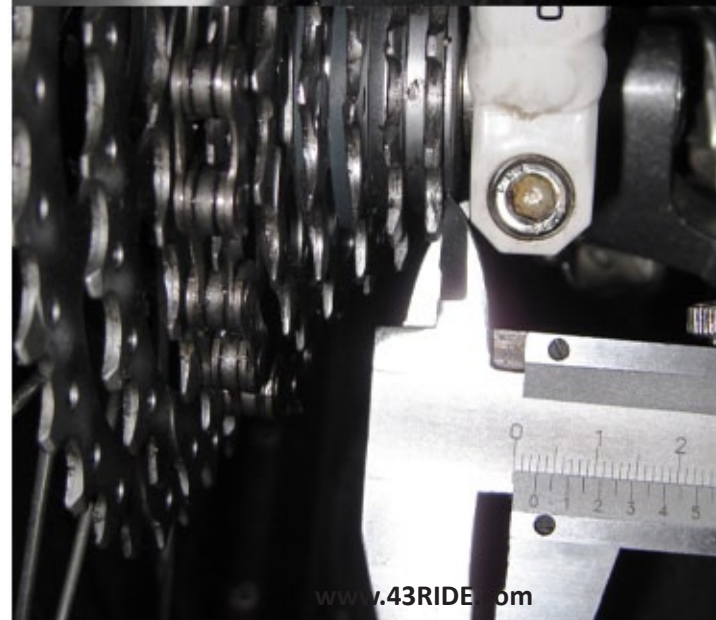
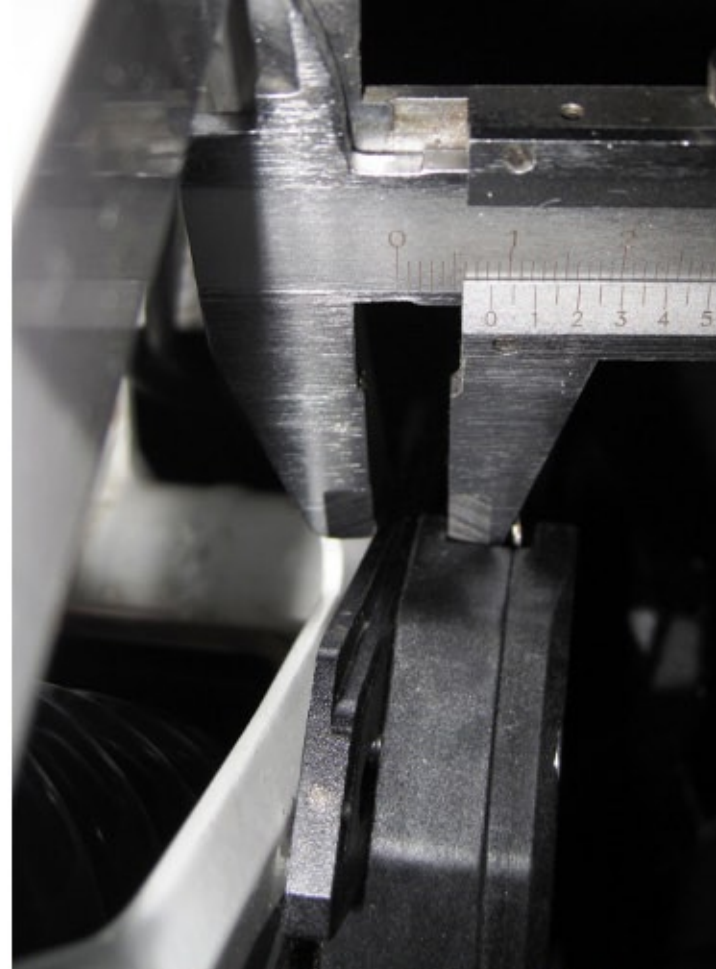
System Truvativa, Howitzer dostępny jest przy tej szerokości z linią łańcucha 56. Shimano dla swoich korb podaje linię 54,3mm, która jest bliżej założeń. Funn deklaruje linię 57,5mm.

Dobierając korbę do powyższej konfiguracji szukamy takiej z możliwie krótką linią łańcucha. Musimy zdawać sobie sprawę, że przy linii łańcucha w pobliżu 52mm pozostaje nam bardzo mało miejsca na napinacz. Przy „cieńkim” napinaczu musimy na niego zarezerwować ok 10mm.

Napinacz o szerokości 10mm wymusi nam minimalną linię łańcucha równą $10\text{mm} + 83/2 = 51,5\text{mm}$.

Miedzy zębatką, a napinaczem również zostaje trochę miejsca, aby nic nie ocierało, więc dodajemy kolejne 1,5-2mm.

Razem da to nam około 53-54mm. I pod taką linię szukamy korby.



5. Rama z mufą suportu o szerokości 100mm i piasta szerokości 150 dope, 165.

W niektórych „specyficznych” ramach znajdziemy suporty o długości 100mm. Jest to wymysł konstruktora, który w pewnym etapie projektu zabrnął w ślepią uliczkę i wybrał takie rozwiązanie problemu zbyt szerokiego wahacza. Przy tak szerokim suporcie nie uda nam się uzyskać sensownej linii łańcucha.

Linia = $(165/2) - (36,5/2) - 5 = 59,5\text{mm}$.

Z niewielu dostępnych w Polsce wkładów suportów, są wkłady Truvativa Howitzer 100mm o linii łańcucha 66mm. Niestety właściciele tego typu ram są skazani na niewłaściwą linię łańcucha i problemy z ocieraniem napinacza na niektórych przełożeniach.

Znając zasady doboru linii łańcucha oraz jej zależności od ramy możemy świadomie dokonywać wyboru komponentów do naszego bike'a. Korbę staramy się dobrać z małym zapasem gdyż zawsze łatwiej dołożyć 1mm podkładki niż usunąć 1mm materiału. Osoby wprawione w składanie zjazdówek wiedzą, że trudno jest uniknąć użycia pilnika, aby zapewnić kompatybilność zakupionych części z resztą komponentów. Myślę, że powyższy tekst pozwoli paru osobom na uniknięcie konieczności bolesnego szlifowania nowej drogiej korby czy napinacza ;)

43RIDE testuje: kask

Test i zdjęcia: **Tomasz Profic**

POC Receptor Flow

Firma POC znana jest głównie amatorom sportów zimowych, jednak od kilku lat jest co raz bardziej obecna także w świecie rowerów. Wystarczy wspomnieć, że dla POCa jeżdżą takie osobistości jak Andrew Shandro, Martin Söderström czy Danny MacAskill. Jako, że od tego roku w naszym kraju dostępny jest dystrybutor tej szwedzkiej marki, postanowiliśmy bliżej przyjrzeć się jednemu z ich produktów. Wybór padł na kask POC Receptor Flow.

Na pierwszy rzut oka kask robi bardzo dobre wrażenie. Jest bardzo dobrze wykonany i sprawia wrażenie wytrzymałego. Wykorzystuje on tradycyjną piankę EPS przez co kask jest trochę szerszy od co raz popularniejszych kasków typowo skateboard'owych, które oferują jedynie plastik i cienką warstwę ochronną. Czym Receptor się wyróżnia? Otóż wykonany jest w technologii „in-mold” - pianka EPS jest zespojona ze skorupą w trakcie produkcji - co powoduje, że kask jest bardziej wytrzymały i odporny na uderzenia w porównaniu do innych orzeszków. Nie miałem jeszcze okazji tego sprawdzić w praktyce i chyba nie prędko bym chciał ;) Skorupa została z kolei zaprojektowana tak, aby kask nie wyglądał jak typowy garnek, przez co siedzi on dość ciasno na głowie i faktycznie sprawia, że nie wyglądamy jak w nocniku ;) Niestety reklamowany jako „bardzo lekki” nie jest taki w rzeczywistości. Jego wagi nie czuć na głowie, ale mimo wszystko jest cięższy od podobnych produktów dostępnych na rynku (np. Giro Flak).



Kask jest bardzo dobrze wykonany, posiada charakterystyczne pomarańczowe wkładki. Czas pokaże czy wytrzymają one wysokie letnie temperatury + hektolitry potu ;) Aby głowa nam się nie zagrzała mamy 8 otworów wentylacyjnych, co raczej jest standardem. Dodatkowo kask wyposażony jest w system regulacji rozmiaru, który jest trochę irytujący jeśli chodzi o dopasowanie go do głowy (rzepy), ale na szczęście musimy zrobić to tylko na początku używania kasku. Design nie powala, ba, można powiedzieć, że go w ogóle nie ma. Matowe wykończenie skorupy ze sporym napisem POC oraz logiem z drugiej strony (w komplecie dostaniemy za to zestaw naklejek idealny do upiększenia kasku). Warto wspomnieć, że wraz z kaskiem dostajemy komplet dodatkowych wkładek, pokrowiec na kask oraz... daszek, który jest zbędny. Sposób montażu daszku jest taki, że musimy go wepchnąć między skorupę, a piankę, co może spowodować uszkodzenie pianki, a dodatkowo jest ciemnozielony, co nijak pasuje do całości.

Podsumowując, kask POC Receptor Flow, to bardzo ciekawa propozycja, dobrze wykonany, solidny produkt, z drobnymi niedociągnięciami. Niestety POC nie jest tanią firmą i każe sobie słono płacić za swoje produkty. Wysoka cena sprawia, że Receptor Flow nie będzie częstym gościem na dircie w naszym kraju, ale dzięki temu będziemy mogli się trochę wyróżnić z tłumu ;) Warto także wspomnieć, że oprócz 5 różnych kolorów dostępne są dwie wersje PRO, sygnowane nazwiskami Dannego MacAskill'a oraz Martina Söderströma...

POC Receptor Flow:

rozmiary: XS-S, M-L, XL-XXL

kolory: biały, czarny, pomarańczowy, niebieski, zielony; edycja PRO: Martin Söderström, Danny MacAskill

Dystrybucja: pmsport.pl

nr 14 (2011)





Od dawna intrygował mnie amortyzator Manitou Dorado. Sam posiadam jeden egzemplarz, ale zanim cokolwiek o nim napiszę musi minąć trochę czasu. Do momentu kiedy sam jako amator, „niedzielny wojownik”, cokolwiek napiszę, poprosiłem o opinię zawodnika DH kategorii elita - Jonasza Rożdżyńskiego, który cały ubiegły sezon katował najnowsze Dorado. Oto co napisał...

Jonasz Rożdżyński: Na amortyzatorze Manitou Dorado przejeździłem już jakiś czas na rozmaitych trasach, dlatego postaram się napisać o Dorado nie tylko dla osób dobrze znających się na sprzęcie, ale także dla osób, które mogą nie znać się na amortyzatorach i zasadach ich działania. Być może niektórzy przy okazji zapoznają się z tym za co odpowiada dana regulacja i jak się nią posługiwać.

Na samym początku jak zwykle zacznę od danych technicznych:

- skok: 203mm/180mm (wew. regulacja skoku)
- sprężyna: Powietrzna
- tłumienie dobitcia: Hydrauliczne
- rura sterowa: aluminiowa anodowana
- tłumienie kompresji/powrotu: TPC+
- regulacje: Naprężenie wstępne (powietrze), szybka/wolna kompresja, tłumienie powrotu
- golenie: 36mm, aluminium
- mocowanie hamulca: Post Mount 203mm
- oś: Hex 20mm
- waga: 2973g

Zdjęcia: **Maksymilian Rudnik** maxo.ownlog.com,

Zbyszek Nowicki,
archiwum Emes Racing

Wstęp: **Zbyszek Nowicki**

Test: **Jonasz Rożdżyński**



Teraz opiszę, jak działa która regulacja, tak, aby w dalszej części każdy wiedział, o czym mowa. Po kolei:

Naprężenie wstępne – SAG (powietrze) - Ustawiamy tak, żeby po wejściu na rower amortyzator uginał się około 30%. SAG można ustawić do około 40% ugięcia amortyzatora. Wszystko zależy od stylu jazdy i preferencji, tak więc nie można dokładnie ustalić SAG'u w stosunku do wagi itd. Chodzi o to, aby amortyzator przez cały czas miał maksymalną przyczepność z gruntem. Nie można też ustawić naprężenia wstępnego za miękko (zbyt duży SAG), ponieważ będziemy domykać amortyzator na byle dziurze czy muldzie, co zaowocuje tym, że można zaliczyć ślicznego „faceplanta”, a poza tym będą nas bolały ręce, a wieczorem nie będziemy czuć barków:)

Tłumienie powrotu - Za pomocą tej regulacji ustawiamy, jak szybko amortyzator ma wracać po ugięciu. Ta regulacja jest o tyle ważna, że przy potężnym dobieciu bez odpowiedniego ustawienia tłumienia powrotu „możemy wylądować na plecach”. Tej regulacji nie można też ustawić zbyt wolno, ponieważ amortyzator przy większej liczbie kolejno występujących przeszkód będzie uginał się, ale nie będzie nadażał wracać i „stracimy skok”. Po prostu pojedziemy na domkniętym amortyzatorze, po pierwsze zmienia się na niekorzyść cała geometria roweru, a po drugie znowu wysiadają nam ręce.

Szybka kompresja - W tym przypadku należy przeczytać instrukcję, ponieważ różne firmy inaczej to oznaczają. W przypadku Manitou szybka kompresja to pierwsza faza skoku. Polega to na tym, jaka siła ma wprawiać amortyzator w ruch. Chodzi o to, że przy rozkręconej na maxa regulacji amortyzator ślicznie wybiera. Możemy jechać po piasku, a on go wybierze, ale za to będzie nieco bujać i może ponownie się zapadać, jeżeli nieproporcjonalnie ustawimy do tej regulacji tłumienie powrotu. Analogicznie do tego przy maksymalnie skręconej regulacji amortyzator staje się mniej czuły, ale za to nie będzie bujać i mniejsze prawdopodobieństwo, że będzie tracił pierwszą fazę skoku. Za to jednak tracimy przyczepność.

Wolna kompresja - Ta regulacja jest odpowiedzialna za dobiecie amortyzatora. Uważam, że to jest bardziej indywidualna regulacja. Za jej pomocą ustawiamy, czy amortyzator ma być progresywny, czy liniowy. Jeżeli ustawimy liniowy skok, amortyzator przez całą fazę skoku pracuje niemalże tak samo. Mamy wtedy do „wykorzystania” więcej skoku do wybierania nierówności, ale za to na większych dobieciach częściej będziemy go domykać, co nie powinno się zdarzać. Dlatego trzeba tą regulację ustawić tak, żebyśmy mieli w miarę „jak najwięcej” skoku, a za razem go nie dobijali, ponieważ znowu nam wysiadą barki i możemy zaliczyć „faceplanta” (stanie się tak, gdy przy dobieciu amortyzator się domknie, a nasz ciężar automatycznie przesunie się do przodu).

Wszystkie te regulacje są uzależnione od siebie i zmieniając ich ustawienia automatycznie trzeba zmienić tłumienie powrotu. Poza tym jak wspomniałem należy je ustawić do własnego stylu jazdy, wagi, pozycji na rowerze.





Teraz pozostają tylko wrażenia z jazdy i moje odczucia z używania amortyzatora.

Pierwsza rzecz, która naprawdę zaskakuje w amortyzatorze, to sprężyna powietrzna, która nie tylko ułatwia użytkowanie amortyzatora (nie trzeba zmieniać sprężyny w zależności od wagi rowerzysty i nie trzeba go rozkręcać, żeby taką czynność wykonać), ale jest tak skonstruowana, że wcale nie czuć, że to powietrze, które na ogół szerzy powszechne niezadowolanie.

Praca Dorado na powietrzu w niczym nie różni się od amortyzatora ze stalową/tytanową sprężyną. Co najważniejsze praca jest płynna, nie jest potrzebne pierwsze uderzenie, żeby wprawić amortyzator w ruch tylko pracuje płynnie i miarowo od samego początku przez cały skok do końca (wszystko zależy od naszych ustawień). Dzięki takiemu rozwiązaniu udało się stworzyć solidny amortyzator o przyzwoitej wadze.

Przez cały czas korzystania z Dorado byłem niesamowicie zadowolony z jego pracy. Konstrukcja amortyzatora (upside down) pozwala na niesamowitą czułość. Wynika to z tego, że część pracująca amortyzatora jest lżejsza niż w standardowych amortyzatorach, a co za tym idzie potrzebna jest mniejsza siła działająca od spodu, żeby wprawić amortyzator w ruch i go ugiąć. Amortyzator jedzie „jak przyklejony”, dolne lągi dosłownie sprawiają, że koło wskakuje w nierówności i równie płynnie je pochłania.

Regulacje w Dorado są wykonane

solidnie tak, że można wygodnie się nimi posługiwać nie zdejmując rękawic i wyraźnie czuć, o ile oczek przestawiliśmy np. tłumienie powrotu, czy szybko albo wolną kompresję. Poza tym regulacje są naprawdę miarodajne i wyraźnie czuć każdą zmianę dokonaną za ich pomocą, a nie jak w przypadku innych amortyzatorów w których dopiero po wykonaniu paru obrotów regulacją czuć gwałtownie występującą różnicę, lub kręcąc regulacją z powrotem zachodzą inne zmiany. W Dorado ta sprawa została bardzo dobrze rozwiązana, ponieważ jeżeli ustawimy np. kompresję na 3 kliknięcie od lewej, to ono jest zawsze takie same czy dojdziemy do tego miejsca kręcąc od lewej czy prawej danej regulacji. Zdarzyło mi się w innym amortyzatorze, że kompresja inaczej działała w zależności od tego czy się ją skręciło czy rozkręciło do np. połowy. W Dorado takich paradoksów nie ma.

Kolejną rzeczą, która jest związana z regulacjami i o której trzeba wspomnieć, to tłumiki. To jest chyba właśnie najsilniejsza strona. Jestem naprawdę zadowolony, zwłaszcza, że już parę razy mnie uratowały przed solidną glebą. Mowa tutaj o wolnej kompresji, ale po kolei. O tłumieniu powrotu nie będę się rozpisywać, bo raczej nie różni się niczym od innych topowych amortyzatorów i działa tak jak powinno. Ważne jest natomiast, żeby wspomnieć o TPC+ ponieważ widać, jak chłopaki w Manitou się postarali i przyłożyli do roboty. Szybka kompresja działa doskonale i nie spotkałem się z amortyzatorem, w którym szybka kompresja działała by tak miarodajnie. Można ją ustawić naprawdę super czule tak jak napisałem wyżej, że zbiera piach lub można ją ustawić, że jest na po-

czątku wystarczająco sztywny. Najważniejsza jest jednak wolna kompresja, która działa idealnie. Dzięki niej amortyzator stopniowo się usztywnia w zależności od ustawienia lub jest liniowy. Co najważniejsze po fazie stopniowego usztywniania, gdy następuje bottom out amortyzator dostaje takiej kompresji, że nie sposób go dobić. Właśnie to mnie uratowało kilka razy.

Gdyby ugiął się jeszcze parę milimetrów byłoby chyba po mnie.:) Kompresja zadziałała idealnie najpierw stopniowo się usztywnił a potem zadziałał bottom i potem działa sprężyna wraz z tłumieniem powrotu. Gdyby usztywnił się za szybko też wylądowałbym na głowie, ponieważ zadziałało by to mniej więcej tak jak bym za-

cisnął przedni hamulec, a dzięki tłumieniu powrotu swobodnie wróciłem do normalnej pozycji na rowerze.

Dlatego tak ważne są te regulacje i odpowiednie ich ustawienie, ponieważ nie tylko mogą sprawić, że pojedziesz szybciej, ale mogą uratować przed glebą.

Dorado jako amortyzator racing'owy lubi wypadki na serwis. Niektórym może to przeszkadzać, ale którego amortyzatora nie trzeba przeserwisować co jakiś czas? Jak to jest proste możecie zobaczyć na stronie ***Pinkbike.com***.

Dystrybucja: velo.com.pl

Należy też wspomnieć o sztywności bocznej. Jak zwykle trzeba było wybrać - albo sztywność i tradycyjny amortyzator, albo doskonała praca i nieco słabsza sztywność boczna. W Dorado udało się uzyskać to drugie ze sztywnością i tak imponującą jak na upside down dzięki osi „HEX AXLE”, która w dużym stopniu podnosi sztywność. Można go jeszcze dodatkowo usztywnić stosując specjalną pastę, która zwiększa siłę tarcia na półkach. Ja osobiście nie wyczułem podczas jazdy, żeby ten brak miał jakiś większy wpływ na jazdę i osobiście mi to nie przeszkadza. Minusem amortyzatora upside down może być zakładanie koła, które jest mniej wygodne niż w standardowych amortyzatorach, ale można dojść do wprawy.

Podsumowując... Manitou Dorado to amortyzator w 100% racing'owy z najnowszymi rozwiązaniami technologicznymi, ale jak na taki amortyzator przystało wymaga dość częstego serwisowania i „opieki”. Praca regulacji i samego amortyzatora jest wzorowa i znacznie podwyższa komfort jazdy i daje ogromne możliwości podczas jazdy i ścigania.



facebook.com/43RIDE



facebook

43RIDE
magazyn
rowerowy

Wydawca/Redakcja 43RIDE:

- Magazyn PDF 43RIDE jest częścią strony 43RIDE.com
- red. naczelny **Zbigniew Nowicki** zbig@43ride.com
- **Tomasz Profic** tomasz@43ride.com
- **Justyna John** tina@43ride.com

Kontakt: gadu-gadu: 9579049, tel. +48 793 445 524,
fax. (0-22) 702 17 19.

Współpraca:

- Adrian Walczak
- Andrzej Nycz nyczo.users.pl
- Bartek Podkowiński supersamiec.pl
- Darek Nowak biketime.pl
- Dariusz Danielek
- Ewa Kania
- Filip Matejczyk
- Jonasz Rożdżyński
- Kinga Kęska
- Krzysztof Wilkołek
- Łukasz Galach
- Maksymilian Rudnik maxo.ownlog.com
- Marcin Borek
- Mariusz Krzeziński marian.ownlog.com
- Michał Chodkowski
- Paweł Pajda
- Piotr Staroń staronphoto.com
- Piotr Zdanecki borntoroam.pl
- Rafał Wypiór
- Tomasz Puchalski mkbikeonline.com

International cooperation:

- Maximilian-Peter Werner

Przedruk i wykorzystanie w jakiegokolwiek formie bez wcześniejszej zgody redakcji 43RIDE są zabronione. Redakcja nie zwraca nadesłanych materiałów. Za treść publikowanych ogłoszeń redakcja nie odpowiada. 43RIDE nie stanowi oferty w rozumieniu prawa i jest publikowane jedynie do celów informacyjnych. 43RIDE jest darmowym magazynem dostępnym do pobrania w formacie PDF ze strony www.43ride.com