

43RIDE

#2^{1/2}

nieodpłatna
wersja internetowa
magazynu



ISSN 1899-766X
www.43ride.com

FREERIDE : DOWNHILL : DIRT : SLOPESTYLE : STREET : ENDURO : LIFESTYLE



Jak posmarujesz tak pojedziesz ...



AIRBIKE WYŁĄCZNY
DYSTRYBUTOR
WWW.AIRBIKE.PL NA POLSKĘ



DUNE RR

Opatentowane zawieszenie ZERO Suspension w połączeniu z geometrią opracowaną podczas najbardziej ekstremalnych wypraw tworzy rower idealny do jazdy, której nic nie ogranicza. Wydajny na podjazdach, pewny i szybki na każdym zjeździe.

DUNE to Enduro.


Sprawdź serię DUNE na www.mondraker.pl



DUNE



www.biketime.pl

 www.facebook.com/Goggles100Poland

Bike Time Piaseczno ul Derdowskiego 46, 606 219 905

ANDREW
NEETHLING

Przedstawiony obok spis treści jest gwarantem ciekawego materiału.
Wszystko przyozdobione super zdjęciami.

ZAPRASZAM do lektury.

Dziękuję WSZYSTKIM za pomoc przy tworzeniu 43RIDE !

Zbig

43RIDE

zapraszamy również na
www.43ride.com
www.facebook.com/43ride

Artykuły

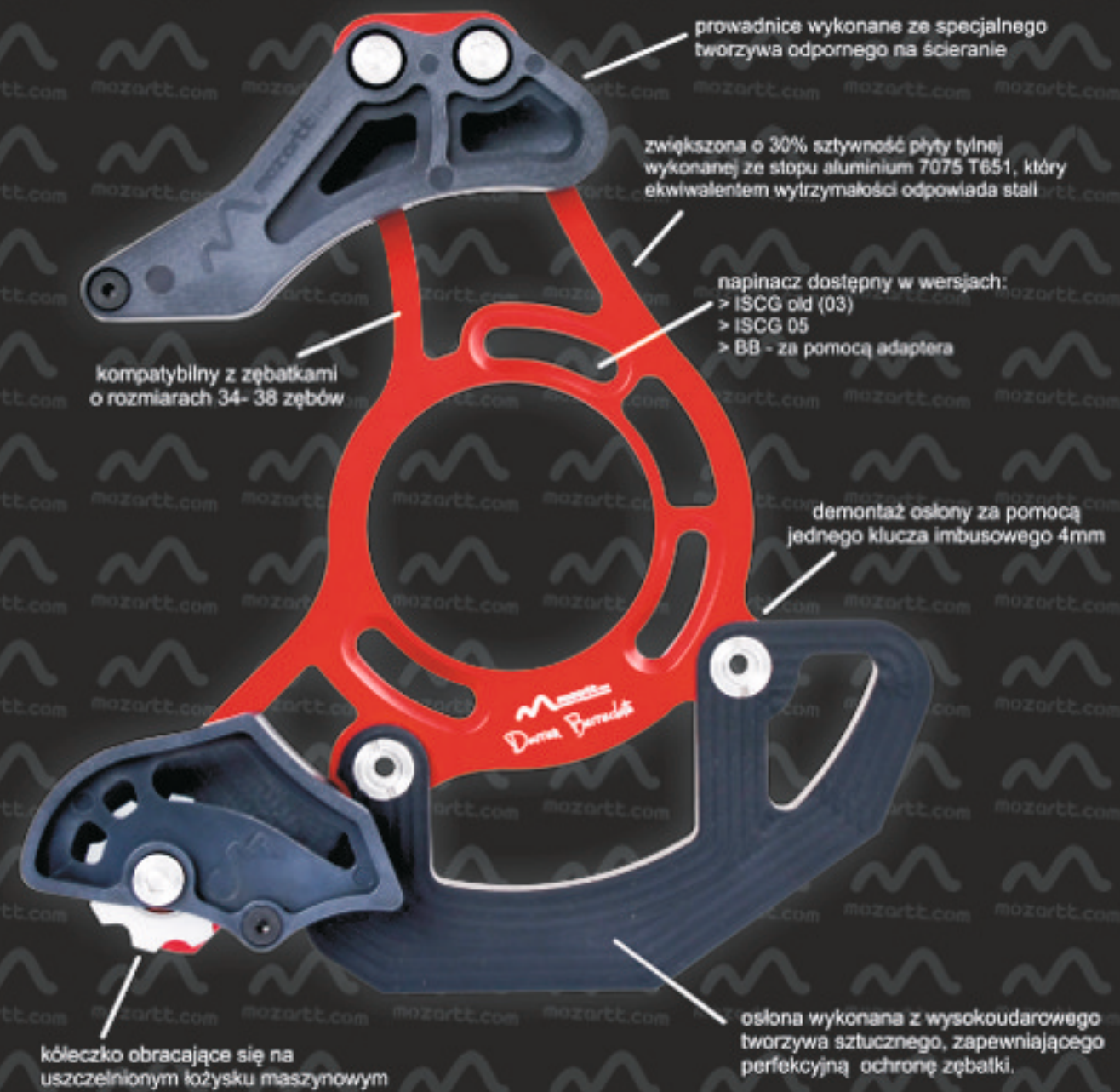
- Kornwalia – angielska Kalifornia
- Charre Morgane
- Stefan Garlicki
- Darren Berrecloth
- Krystian KRIS Basiaga
- Marta & Igor Wypiórtony
- Ben Walker
- Andreu Lacondeguy
- Cameron ZINK
- Wiktor Zemanek
- Josh LANE
- BORN to ROAM – KAUKAZ Wielki
- Secret SPOT
- Dirt Park – Burn
- Gravity Revolt – klub z pasją
- Pump Track
- Nsbike SODA – test
- Cowan Bikes – karbonowa dirtówka
- abecadło FR – E
- Made in Tajwan
- WODA ...

43RIDE



STORM - nowy napinacz łańcucha stworzony do zadań specjalnych

DARREN BERRE CLOTH



mozartt.com
precision racing components

www.mozartt.com | śledź nas na portalu Facebook: www.fb.com/mozartt.components



fol. Piotr Staroń

PHOTO - HARROCKZ / LOCATOR - UTAH

DAKINE

GEOFF GULEVICH

- > HIGHWIRE GLOVE
- > REACTOR JERSEY
- > 8 TRACK SHORTS



freeway

DYSTRYBUCCJA W POLSCE:
FREEWAY Sp z o.o.

WWW.DAKINE.PL

Kornwallia

angielska Kalifornia

Już sama nazwa tej malowniczej krainy ma w sobie mnóstwo ciepła... Przez wielu jest postrzegana jako „Kalifornia” angielskiej ziemi i myślą, że się nie mylą...

Położona na południowo-zachodnim wybrzeżu Anglii, stała się letnią stolicą dla całej Wielkiej Brytanii. Raj dla surferów, balangowiczów spragnionych długich nocnych imprez oraz ludzi starszych, którzy mają ochotę spacerować przy szumie fal...

Oczywiście, nie mogło zabraknąć fanów ekstremalnej jazdy na rowerze! Clinton Johns i Peran Clemence to riderzy, którzy zdecydowanie wybijają się ponad tłum...

tekst i zdjęcia: Szymon „Lunatyk” Nieborak

delayedpleasure.com

Jest to chyba najlepszy step-up na świecie... Idealnie położony, gdzie hopa jest zbudowana z piachu... Nie wspominając o widokach... Jednym słowem genialne miejsce do treningu lub niedzielnej sesji na luzie, gdzie nawet fmx'owe sztuczki nie są już straszne!





Wybrzeża Kornwalii są rajem dla surferów... Zagłębiając się trochę dalej w głąb tej krainy, swoje miejsce znaleźli amatorzy freeride'owych wyczynów!



Piaszczyste plaże oraz lazurowa, morska woda, to jedno z wielu atutów, które przyciągają turystów z całej Wielkiej Brytanii oraz świata... dołączając do tego piękną architekturę małych miasteczek oraz malownicze wybrzeże usiane latarniami morskimi, daje niesamowite uczucie przebywania w letnim śnie...




Stylowe wykonanie stolika z nadmorskiego klifu... W oddali widać jedną z najsłynniejszych latarni morskich... Jednym zdaniem – esencja jazdy na rowerze w Kornwalii!







Nawet można znaleźć tam mini-wersję Utah... fantastyczne 4-5minutowe trasy z ciekawymi przeszkodami, a na samym dole idealna hopa do polatania dla każdego niezależnie od umiejętności...



Coraz więcej dziewczyn zaczyna swoją przygodę z kolarstwem, ale dla nie każdej dziewczyny staje się to pasją, wobec, której podporządkowuje całe swoje życie. 20 letnia, nie pozornie wyglądająca, drobna, bardzo kobieca obok której nie możesz przejść obojętnie taką jest właśnie Morgane, dla której downhill stał się sposobem na życie...

Charre Morgane

rozmawiał: Zbyszek Nowicki zdjęcia: Sylvain Cochard

„Moja przygoda ze sportami ekstremalnymi zaczęła się, gdy miałam 13 lat. Wtedy to zafascynowałam się jazdą na deskorolce, a później przyszła kolej na rower BMX.”

Cześć Morgan, miło że znalazłaś dla nas chwilę na rozmowę. Powiedz jak to się stało że właśnie rower DH, jak szybko doszłaś do poziomu który pozwolił Tobie na starty w PŚ DH?

Cześć Zbig, Na początku dziękuję za propozycję wywiadu. Bardzo miło z Twojej strony. Moja przygoda ze sportami ekstremalnymi zaczęła się, gdy miałam 13 lat. Wtedy to zafascynowałam się jazdą na deskorolce, a później przyszła kolej na rower BMX. Kolega, z którym jeździłam i którego podglądałam na BMXie, jeździł również na rowerze DH. Pewnego razu – za jego namową, spróbowałam swoich sił na lokalnych trasach. Próby te były dosyć bolesne, bo wiele razy spadałam z roweru, ale mimo bólu, była to „miłość” od pierwszego wejrzenia.

Jak widać, moje początki nie były niczym nadzwyczajnym. Dokładniej daty rozpoczęcia jazdy nie pamiętam, ale wiem, że miałam wtedy 17 lat. W 2010 roku, czyli 3 lata później wystartowałam w swojej pierwszej edycji Pucharu Świata, która odbyła się w Mariborze.

Powiedz nam coś o tym okresie 3 letnim. Od jakich zawodów zaczynałaś, jak wyglądał ten czas. Jakie w tamtym czasie sukcesy najmilej wspominasz? Czego nie chciałabyś pamiętać

W czasie między moją pierwszą jazdą/początkami, a pierwszym startem w Pucharze Świata, przede wszystkim jeździłam z moimi znajomymi. Była to jazda dla przyjemności. W ogóle nie myślałam o Pucharze Świata, czy tym podobnych zawodach.

Kiedy jeździliśmy na BMXach, zapadło mi w pamięci wiele pięknych letnich dni, w których na początku kopaliśmy hopki, jeździliśmy na rowerze, a na sam koniec rozpalaliśmy grilla. Więc, jak sam widzisz, wtedy nie jeździłam po zawodach, a jedynie czerpała czystą przyjemność z jazdy. Później pojawiła się możliwość podróży na największe zawody, które bardzo mnie satysfakcjonowały. To jest zupełnie co innego, ponieważ pojawia się stres związany ze startem, ale przez te zawody odkryłam wiele wspaniałych miejsc, a co najważniejsze, poznałam wiele wspaniałych osób. Najlepszy był fakt, że gdy wracałam do Francji, spotykając moich znajomych, wszystko wraca do normy i jeżdżę wyłącznie dla przyjemności. Nie mam żadnych złych wspomnień z tego okresu

Studia, praca, jak sprawiasz, że godzisz te dwa różne światy codzienność – pasja

Studiuje Fizykę na Uniwersytecie Savoy, ale na szczęście mam możliwość samodzielnie ustalać grafik studiów, z

racji tego, że uprawiam sport (odpowiednik polskiego ITS – przyp. red). Jestem bardzo wdzięczna władzom uczelni za taką możliwość studiowania. Mimo zajęć mam naprawdę dużo wolnego czasu. Na rowerze staram się jeździć każdego dnia po zajęciach, lub pracy.

Nie zawsze jest łatwo znaleźć czas na jazdę, ale jak dla mnie to wystarczy, abym miała godzinę wolnego czasu – biorę swój rower enduro i to wystarczy, aby poprawił mi się nastrój i przyszła ochota na powrót do pracy.

Przygotowanie fizyczne w sportach ekstremalnych to podstawa – jak to wygląda u Ciebie, co poradziłabyś koleżankom?

Staram się trenować przez cały sezon. Podczas zimy trenuję głównie na nartach biegowych, siłowni, robiąc ćwiczenia gimnastyczne w domu oraz pływając na basenie. Staram się, aby dziennie wykonywać jeden z w/w treningów przez przynajmniej godzinę - dwie. Oczywiście nie zapominam też o rowerze DH, enduro, motorze oraz snowboardzie, na których jeżdżę jak tylko mam taką możliwość.

Wszystko to wynika z mojego sposobu i stylu życia. To co robię sprawia, że czuję się szczęśliwa i nie doznaję nudy, no a przy okazji, wszystkie te treningi przydają się podczas sezonu rowerowego.

Jeśli miałabym dawać jakieś rady koleżankom, to przede wszystkim czerpiecie jak najwięcej radości z jazdy na rowerze. Dodatkowe treningi pomagają czerpać jeszcze więcej przyjemności z jazdy, ponieważ nie dość, że możecie spędzić więcej czasu bez zmęczenia to czujecie się pewniejsi na trasach. Jak dla mnie to nie ma lepszego treningu, niż jazda na rowerze.

Duża ilość treningów, startów w zawodach powoduje, że większość czasu spędzasz poza rodzinnym domem, jak sobie z tym radzisz? (gdzie mieszkasz, z czego żyjesz itp.)

Mój rodzinny dom opuściłam, gdy miałam 18 lat i wyprowadziłam się na studia do Annency w Alpach. Miejscowość ta jest położona około 200km od mojego rodzinnego miasta, więc jestem przyzwyczajona, że nie spędzam z rodziną zbyt wiele czasu. Z rodziną widzę się zazwyczaj raz w miesiącu.

Co do samych zawodów... Z ich powodów, a właściwie z powodu wyjazdów, które wiążą się z zawodami mój chłopak kupił Kampera (Peugeot Boxxer), w którym mamy łóżka oraz kuchenkę, oraz oczywiście rowery. W ten sposób, tanim kosztem zwiedziliśmy praktycznie całą Europę.

Życie w prostocie, to naprawdę świetne doświadczenie, które polecam przeżyć każdemu. Klimat życia w kamperze pomiędzy zawodami jest nie do opisanego, a na dodatek, podczas tripów do Fort William, Val di Sole, Leogangu etc., spotkaliśmy wiele wspaniałych osób, z którymi poza startami w zawodach odkrywaliśmy wiele świetnych tras. Mam tyle wspomnień z tego sezonu, że nie mogę doczekać się 2012...

Myślę, że nasz sposób podróżowania jest chyba najtańszym możliwym. Płacimy tylko za paliwo, a posiłki przygotowujemy samodzielnie w naszym kamperze. Wszystkie wyjazdy finansowałam z pieniędzy, które zarobiłam w swojej małej pracy, ale jak się domyślasz nie zawsze było łatwo.

Na następny sezon staram się znaleźć sponsora, który pomógłby mi sfinansować chociaż część podróży. W sumie, to wystarczyłoby, aby sfinansował mi podróż na Mistrzostwa Świata w Kanadzie. Start w tych zawodach to jedno z moich największych marzeń.

Starty w zawodach to poza logistycznym wyzwaniem również techniczne – kto pomaga Tobie w wyborze sprzętu, serwisie itp. (chyba ze sama to robi)

Od 2012 roku, jeżdżę w teamie "team Passion Vélo". Nasz Manager ma duży sklep rowerowy i to on daje nam bardzo dobre rady na temat sprzętu i wyposażenia. Dzięki teamowi miałam możliwość jeździć na nowym rowerze Specialized Demo oraz Stumpjumper. To naprawdę świetne rowery. Lubię używać części które są w pewien sposób „egzotyczne”. Mój chłopak pomaga mi w sprawach mechanicznych. Dzięki niemu mój rower zawsze działa i jeździ świetnie. Ja sama też czasem lubię „pogrzebać” przy rowerze, ale np. nie potrafię zestroić zawieszania na zawody, tak dobrze, jak robi to mój chłopak. Kolejną rzeczą są rozwiązania, które sprawiają, że czuję się lepiej na rowerze – ja nie mam na to takich pomysłów ...

Przed samymi zawodami, mój chłopak zawsze dba o to, abym była zrelaksowana i rozśmiesza mnie na każdym kroku. Takie wsparcie powoduje, że czuję się o wiele pewniejsza na trasie podczas zawodów.

Kobiety to mieszanka wybuchowa, jakie panują stosunki między zawodniczkami ? (rywalizacja, koleżeństwo, podczas zawodów, poza nimi)

Myślę, że tak na prawdę jest wiele różnych osobowości wśród zawodniczek... niektóre z nich są bardzo skupione na zawodach i swoich wynikach – szczerze mówiąc ten typ dziewczyn nie jest zbyt przyjaźnie nastawiony do reszty, ale tak naprawdę są one zdecydowaną mniejszością.

Większość dziewczyn rozmawia ze sobą, udziela sobie wskazówek dotyczących linii przejazdu i przede wszystkim chcą ze sobą wspólnie jeździć i trenować. Myślę, że atmosfera między dziewczynami jest bardzo specyficzna, ponieważ nie zważając na to, czy widzimy się na zawodach, czy też poza nimi, cieszymy się ze wspólnych spotkań. Przez tą całą atmosferę stałam się bardziej otwarta i przyjacielska, a na samych zawodach czuję swoją przynależność do grupy dziewczyn.

“Większość dziewczyn rozmawia ze sobą, udziela sobie wskazówek dotyczących linii przejazdu i przede wszystkim chcą ze sobą wspólnie jeździć i trenować. Myślę, że atmosfera między dziewczynami jest bardzo specyficzna, ponieważ nie zważając na to czy widzimy się na zawodach, czy też poza nimi, cieszymy się ze wspólnych spotkań”

Charre Morgane



Znając troszkę Ciebie wiem że poza downhillem, uwielbiasz jazdę na motorze MX, snowboard – skąd tyle siły w tobie ?

Od zawsze kochałam sport. Inspirowali mnie ludzie, którzy uprawiali sporty ekstremalne. Ja też od zawsze na czymś jeżdżę – najpierw były to narty, później przez 8 lat snowboard. Te wszystkie sporty, które uprawiam różnią się od downhillu, ale dzięki nim, mam zabawę przez cały rok. Uwielbiam spędzać całe dnie w górach, z przyjaciółmi, jeżdżąc po świeżym, sypkim śniegu... Czuję się wtedy jak w chmurach - tak płynnie, miękko... to naprawdę świetne uczucie! Motocross był zawsze moim marzeniem, a w ubiegłym roku miałam możliwość, aby zakupić motor. MX budzi we mnie uczucie, które bardzo trudno opisać. Budzi emocje, a adrenalina, której dostarcza powoduje że mam więcej chęci do życia. Taki zastrzyk emocji staram się sobie dawać co weekend, niezależnie czy jest zima, czy też lato. Sporty ekstremalne, których kiedyś spróbowałam, w pewnym sensie mnie uzależniły i uprawiam je do dzisiaj. Mają one to do siebie, że budzą lekki dreszczyk emocji i strach, ale radość z przezwyciężenia własnych lęków i strachu wywołuje na twarzy ogromny uśmiech i zadowolenie z własnej osoby. To chyba najlepiej opisuje skąd biorę w sobie te siły.

Zwiedziłaś wiele miejsc, gdzie jeździ się Tobie najlepiej, gdzie jest najfajniejsza baza rowerowa ?

Najwięcej radości z jazdy czerpałam na trasach w Mariborze oraz Leogangu. Te trasy są jakby trochę dzikie - z ogromną ilością korzeni, hopkami oraz odcinkami technicznymi. Takie trasy podobają mi się najbardziej. Mam też wspaniałe wspomnienia z miejscowości Pila (we Włoszech przyp. red), w której jest wspaniała infrastruktura rowerowa. Każdy znajdzie coś dla siebie. Trasy są przygotowane pod praktycznie każdy rodzaj kolarstwa

górskiego. Freeride, Downhill, Enduro a nawet Dirt. Dodatkowym atutem jest fakt, że z miejscowości Pila można zjechać do Aosta trasą, która ma 11km długości. W Pile spędziłam dwa dni i jestem pewna, że będę tam wracać. Bardzo również lubię „les portes du soleil”, które leży na bardzo dużym obszarze i znajduje się tam aż osiem ośrodków rowerowych. Cała magia miejsca polega na tym, że wszystkie te ośrodki można zwiedzić przemieszczając się wyciągami.

Polska, z czym się Tobie kojarzy? znasz może jakieś zawody w PL lub zawodników?

Polska przede wszystkim kojarzy mi się ze świetnymi filmami BMXowymi, które kiedyś widziałam. Nie wiem o Polsce za wiele, ale z tego co mi się wydaje, scena rowerowa jest tam całkiem dobrze rozwinięta. Z Polska kojarzą mi się również też dwie firmy rowerowe tj. Zumbi i Mozartt. We Francji kojarzą się z wysokiej jakości produktami. Nie za wiele słyszałam o polskiej scenie DH, ale np. wspomniane wcześniej firmy stają się w moim kraju coraz bardziej popularne, co przekłada się pewnie na to, że wspierani przez nich polscy zawodnicy stają się również z nimi popularniejsi za granicami. O Twojej stronie (43ride przyp. red.) dowiedziałam się około 4 miesiące temu i byłam naprawdę zdumiona ilością wspaniałych filmów, oraz zdjęć riderów, na których widać ich wspaniały styl. Wasze poczynania śledzę na bieżąco. Mam nadzieję, że będę miała okazję, aby przyjechać do Polski w sezonie 2012. Wtedy na pewno będę mogła powiedzieć coś więcej...


Wielkie dzięki Zbig, jestem dumna, że będę miała wywiad w 43ride. Gratuluję strony, Naprawdę mi się podoba!

**Do zobaczenia,
Morgane**

STEFAN GARLICKI

rozmawiał: Zbigniew Nowicki
zdjęcia: Ewald Sadie www.esphotography.com.za





"...musisz być bardzo aktywny i starać się promować siebie, wychodzić naprzeciw potencjalnym sponsorom i sprawić, by uwierzyli w Ciebie."

W sezonie 2012 będziesz reprezentować Austrię, ale zaczynałeś jeździć w RPA gdzie też się urodziłeś. W Twoich żyłach płynie również Polska krew. Czy możesz przybliżyć nam swoją historię?

Stefan Garlicki: Jasne! Wciąż będę reprezentować RPA, ale miałem na tyle dużo szczęścia, że na sezon 2012 zostałem członkiem fabrycznego zespołu Canfield'a. Bazą tego zespołu

jest Austria, ale indywidualnie wciąż będę jeździć w barwach RPA. Moje nazwisko jest polskie, Garlicki, ale będąc szczerym jest to jedyne co łączy mnie z Polską. Mój dziadek był Polakiem i spotkał moją babcię w Anglii. Gdy urodził się mój ojciec, przenieśli się do RPA. Gdy jestem w domu, to wszyscy myślą, że to dziwne nazwisko, ale gdy przebywam w Europie, to nagle jest to normalne i wszyscy zaczynają do mnie mówić po polsku, co jest bardzo interesujące..

Twój dziadek pochodził z Polski, ale czy poza tym masz jakieś powiązania z naszym krajem?

Będąc zupełnie szczerym, to mój dziadek zmarł przed moimi narodzinami, a babcia była Brytyjką, więc niestety nie miałem zbyt wiele informacji o waszym kraju. Wstyd się przyznać, ale tak czasem potoczy się życie...

Zaczynałeś od jazdy na motorze, potem four cross, bmx, a na samym końcu downhill...

Odkąd miałem 9 lat byłem zafascynowany jazdą na dwóch kółkach i w momencie, gdy zobaczyłem motor, wiedziałem, że to jest to! Ściagałem się od 1999 roku aż do lutego 2009 i nie żałuję ani chwili. Wygrałem lokalne mistrzostwa, kilka klubowych, ale zawsze miałem problem, aby ścigać się z najlepszymi ponieważ kosztowało to dużo pieniędzy. W lutym 2009 roku musiałem podjąć decyzję zaprzestania jazdy na motocrossie, ponieważ wyjechałem na Wyspy Brytyjskie, aby pracować. Spotkałem tam kilku przyjaciół, którzy wciągnęli mnie w four cross. Nie było to dla mnie trudne, ponieważ od kilku lat potrafiłem skakać na dircie. Bardzo mi się podobało na wyspach i po całym sezonie ścigania się zająłem 6 miejsce w juniorach. Po powrocie do RPA byłem bardzo zawiedziony, ponieważ nie istnieje tam inna scena rowerowa poza downhillem i bmx racing. Zdecydowałem więc, że będę się ścigać w obydwu dyscyplinach i zobaczę, która bardziej mi się podoba. Było mi bardzo ciężko zdecydować, aż do mistrzostw kraju 2010 w Johannesburgu, gdzie ukończyłem zawody na 5 miejscu. Jeździłem w zjeździe od pół roku, a już byłem piąty w kraju, więc zdecydowałem się postawić wszystko na downhill i wiem, że mogę być kiedyś najlepszy! Jeżdżąc na motorze najlepsze czasy uzyskiwałem będąc sam na trasie i w dh jest identycznie. W mistrzostwach RPA 2011 udało mi się pokonać Andrew Neethlinga i ostatecznie zająłem 3 miejsce. Po tym wyniku moi rodzice pomogli mi na tyle, że mogłem pojechać na zawody do Europy. Celem było zdobycie sponsora na kolejny sezon, ponieważ nie mieliśmy tyle pieniędzy, aby przyjechać tu po raz kolejny.

To było bardzo ciężkie zadanie ponieważ ściagałem się dopiero od roku i wszystko było dla mnie nowe, szybcy rywale, trudne trasy oraz... deszcz. Dołączył do mnie mistrz RPA Johann Potgieter i razem mogliśmy skupić się na startach w sezonie 2011. Kiedy dostaliśmy ofertę jazdy dla zespołu Canfielda, moje marzenia się spełniły. To gdzie teraz jestem zawdzięczam swojej ciężkiej pracy i pozostaje mi tylko skupić się na jak najlepszych wynikach.

Jakie są różnice lub podobieństwa pomiędzy ściganiem się w DH i motocrossie?

Zasadniczo w DH polegasz na grawitacji, a w MX na mocy silnika, więc są podobne w sensie, że jedziesz na maszynie z pełną amortyzacją po wyboistej trasie, ale w DH nie masz do pomocy silnika, więc musisz skupić się na utrzymaniu prędkości, bo nie masz manetki z gazem, aby szybko ją odzyskać jak w MX.

Trasy na motor są na płaskim terenie, a w zjeździe są naprawdę konkretne stromizny do pokonania, więc styl jazdy jest dramatycznie różny. Poza tym korzenie, kamienie, drzewa, a na torze do motocrossu jest tylko ziemia. Także czas wyścigu w MX jest dużo dłuższy co wymaga bardzo dobrego przygotowania fizycznego. Podsumowując można powiedzieć, że obie dyscypliny mają wiele wspólnego, ale zarazem są bardzo różne.

Jak wygląda scena rowerowa w RPA? Czy macie dużo zawodników i miejsc do jazdy? Jak można trenować tam DH?

Mamy bardzo dobrą scenę rowerową jeśli chodzi o cross country, downhill dopiero się rozwija, ale i tak nie umywa się to do Europy. Mamy może 70 zawodników na jednych zawodach, podczas gdy w Europie przyjeżdża ich 500! Mamy za to wiele pięknych miejsc do jazdy oraz świetną pogodę, która pozwala trenować przez cały rok. Mamy kilka bardzo fajnych tras, ale problemem jest brak wyciągów, co przekłada się na długość trasy. Średni czas przejazdu to 2 minuty, podczas gdy w Europie to 4-5 minut. Mimo wszystko bardzo lubię jeździć w RPA i z pewnością zawsze będę tam wracał.

Gdzie i z kim przygotowywałeś się do nadchodzącego sezonu? Masz jakiś specjalny program treningowy?

Trenowałem w Paarl w RPA. Pogoda zawsze jest idealna i jest tam sporo miejsc do jazdy DH czy dirt, więc jest to idealne miejsce na trening. John Wakefield z Science2sport stworzył dla mnie specjalny program treningowy. Bardzo mi pomógł w ciągu ostatnich kilku miesięcy, a trenujemy razem od końca zeszłego roku. Program zawiera dużo jazdy na szosie i XC, siłownię, wiosłowanie i bieganie. Wszystko to powinno być wystarczające jak dla zjazdowca.

Jako młody zawodnik potrzebujesz wsparcia sponsorów, aby móc startować. Czy możesz zdradzić nam swoją tajemnicę jak zdobyć sponsorów?

Przede wszystkim musisz mieć dobre wyniki i dobry sprzęt. Następnie musisz być bardzo aktywny i starać się promować siebie, wychodzić naprzeciw potencjalnym sponsorom i sprawić, by uwierzyli w Ciebie. Oni chcą widzieć, że promujesz siebie i ich markę. Poza tym przydają się znajomości, a czasami najzwyczajniejsze szczęście. Gdy jeździłem po Europie z Johannem w zeszłym roku, spotkaliśmy wielu ludzi, których Johann poznał podczas wcześniejszych startów. Przedstawił mnie menadżerze

zespołu Canfield, Sabine. Polubiła Johanna, a ja przy okazji wspomniałem, że szukam sponsora na przyszły sezon. Odpowiedziała mi, że będzie miała na mnie oko, a że udało mi się uzyskać trochę dobrych wyników, to ostatecznie razem z Johannem będziemy jeździć w teamie Canfielda.

Czy uzyskujesz jakieś wsparcie od związku kolarskiego w Twoim kraju? Czy tylko i wyłącznie od sponsorów?

Niestety jedyne wsparcie na jakie mogę liczyć, to moi sponsorzy oraz mój nowy zespół Canfield.

Wspomniałeś, że nie masz żadnego wsparcia od narodowej federacji, nie są zainteresowani downhillem?

To nie do końca tak, że w RPA downhill jest obojętny, ale tutaj naprawdę jest ciężko zdobyć sponsora w jakimkolwiek sporcie, zwłaszcza gdy jesteś biały. Wpływ na to miał zapewne apartheid i inne lokalne historie. Rząd próbuje zmieniać kraj i za wszelką cenę wspiera afrykańczyków. To oznacza mniej wsparcia dla sportu itp. Zresztą scena zjazdowa w RPA nie jest duża, więc też nie jest priorytetem, ale taka jest tutaj sytuacja. Dobrze, że chociaż federacja pomaga przy organizowaniu mistrzostw, ale poza tym musimy sami zdobywać fundusze na wszystko.

Obecnie dużo podróżujesz, więc czy mógłbyś polecić nam trzy miejsca na rower? I dlaczego akurat te?

Zdecydowanym numerem jeden będzie Cape Town w RPA. Jest to moje rodzinne miasto i jest warte odwiedzenia. Wokoło jest sporo tras do jazdy DH, XC, dirt czy nawet do jazdy po szosie. Numer dwa to Schladming w Austrii. Przepiękne miejsce i najlepsza trasa na świecie po jakiej jeździłem, oraz przemili ludzie. Ostatnie miejsce to tereny wokół jeziora Garda we Włoszech. Wspaniałe tereny na wycieczkę XC, idealna pogoda i w ogóle wspaniałe miejsce.

Zacząłeś jazdę od motocrossu i wspominałeś też, że chciałbyś do tego wrócić. Kiedy możemy się tego spodziewać?

Wciąż kocham motocross i z pewnością do niego wrócę, ale niestety jest to bardzo kosztowne. Moim celem jest ustabilizować swoją formę w DH oraz zacząć żyć z jazdy na rowerze. Kiedy uda mi się to osiągnąć, to wtedy z pewnością pomyślę o motorze. Mam nadzieję, że uda mi się to w przeciągu 2 lat...

Pracujesz i ścigasz się w DH, jak znajdujesz czas, aby to połączyć?

Mam to szczęście, że moi rodzice bardzo pomagają mi podczas sezonu i w ogóle w domu. Nie pracuję na pełny etat, bo muszę trenować i jeździć. Na co dzień zajmuję się transportowaniem lokalnych riderów, a na początku każdego roku organizuję zawody, których odbyły się już trzy edycje. Bardzo się staram, aby były to najlepsze zawody w kraju. Dzięki temu mogę połączyć jazdę z pracą. Poza tym czasem dorabiam przy kręceniu filmów czy dostawach.

Na koniec czy chciałbyś jeszcze coś dodać od siebie?

Dzięki za wywiad, to była prawdziwa przyjemność! Chciałbym też podziękować wszystkim moim sponsorom oraz ludziom, bez których nie byłbym tu gdzie jestem dzisiaj. Dziękuję: Team Canfield, Red Bull RPA, Leatt, Seattle Coffee co., Virgin Active, Adidas Eyewear, Csixx, Evoc, John Wakefield, Flexfit, moim rodzicom, rodzinie VD Merwe, Johann Potgier, Myles Kelsey oraz wszystkim niewymienionym za wsparcie!

Dziękuję za rozmowę i powodzenia na trasach!

Darren Berrecloth

rozmawiał: Tomasz Profic

zdjęcia: Piotr Staroń staronphoto.com

John Gibson, Ian Hylands Red Bull Content Pool

Żywa legenda freeride'owego świata i zna go chyba każdy. A kto nie zna, ten chyba dopiero od wczoraj zaczął interesować się rowerem. W każdym razie Darren jest jedną z tych osób, które sprawiają, że freeride ciągle się rozwija i zaskakuje nas kolejnymi nowinkami, nowymi miejscami do jazdy czy trikami. I pomimo trzydziestki na karku wciąż nie zwalnia tempa...





„granica jest tam gdzie ją sobie określisz „

Tomasz Profic: Dla wielu osób freeride stał się stylem życia, a jak to wygląda w Twoim przypadku?

Jeździsz tylko na rowerze czy zajmujesz się czymś jeszcze?

Jakie sporty dokładnie?

Jaka była największa ryba jaką złapałeś?

Z racji miejsca zamieszkania masz dostęp do łowienia na pełnym oceanie..

Wracając do rowerów. Jakie osiągnięcie uważasz za swój największy sukces?

Twoja ulubiona część tego sportu to?

Posiadasz swoją własną miejscówkę do treningu?

Kilka miesięcy temu zламаłeś kręgosłup podczas nieudanej próby frontflipa. Jak to się stało?

Nie przeszło Ci wtedy przez myśl, aby z tym skończyć?

Darren Berrecloth: Jazda na rowerze MTB stała się bardzo ważną częścią mojego życia. To nie tylko moja praca, ale przede wszystkim pasja.

W zasadzie uprawiam wiele sportów kiedy rower stoi w garażu. Generalnie każdy sport na świeżym powietrzu sprawia, że lepiej się czuję.

Łowią ryby, jeżdżę na skuterze śnieżnym, nurkuję, surfuję, zajmuję się budowaniem tras. Co jeszcze? Czasem wsiądę na motor czy bmx.

Największy był 40-kilogramowy halibut. Całą wieczność zajęło mi wciągnięcie go do łódki...

Zgadza się. Generalnie wypływam właśnie na ocean, ale czasem lubię łowić na rzece czy jeziorze.

Zdecydowanie jest to fakt, że żyję z jazdy na rowerze i uwielbiam każdą minutę spędzoną w ten sposób.

Wolność jaką daje Ci rower. Możesz pojechać gdzie chcesz i jak chcesz. Uwielbiam to!

Tak, koło domu mam trochę terenu, na którym buduję. Ciągłe tworzę tam nowe rzeczy, więc ciężko opisać jak to wygląda. Mam też własny staw, którego używam do trenowania nowych sztuczek.

Trenowałem przed nadchodzącym sezonem na moich hopkach i najzwyczajniej niedokręciłem frontflipa. Złamałem trzy kręgi, ale na szczęście nie było to bardzo poważne, więc miałem sporo szczęścia.

W takich momentach pojawiają się takie myśli, co ja do cholery wyprawiam?! Ale jak równie szybko się pojawiają, tak szybko znikają. A wracając po kontuzji masz jeszcze większą ochotę na jazdę.





Hopki są co raz większe, triki bardziej skomplikowane, więc i upadki są co raz częstsze. Gdzie jest granica tego szaleństwa?

Zajmujesz się także budową tras. Czy slopestyle ewoluował w dobrym kierunku? Budowane są co raz większe przeszkody, a zupełnie pomija się możliwość wyboru alternatywnej linii przejazdu.

Trasa ubiegłorocznego slopestyle'u w Whistler była budowana przy udziale zawodników...

Jak Ci się podobał ten tor?

Od wielu lat jeździsz dla Specialized. Jak duży udział masz w tworzeniu części produkowanych przez tę firmę?

Ostatnio zyskałeś także nowego sponsora. Jest to nasza rodzima firma Mozartt. Co Cię skłoniło do podjęcia współpracy?

Jesteś jednym ze starszych zawodników. Rywalizacja z młodszymi jest co raz cięższa. Nie czujesz się tym zmęczony?

Jest szansa, że zobaczymy Cię w Polsce?

Na koniec, czy chciałbyś przekazać coś naszym czytelnikom?

Dziękuję za rozmowę!

Wydaje mi się, że granica jest tam gdzie ją sobie określisz. Każdy ma swoje ograniczenia i ocenia ryzyko na swój sposób.

Wydaje mi się, że idzie to wszystko w dobrym kierunku. Może i wszystkie przeszkody są większe, ale też są bezpieczniejsze, jeśli można tak powiedzieć...

Zgadza się. Końcowy wygląd trasy był wynikiem kompromisu wszystkich zaangażowanych w projekt zawodników.

Bardzo, ale i tak dokonałbym kilku zmian, aby nie było tylu dziur pomiędzy przeszkodami.

Specialized jest firmą, która stawia na innowacje i wszelkie nowości i zmiany sugerowane są właśnie przez zawodników teamu. Dzięki temu produkty dostępne w sklepach są lepsze.

Chciałem spróbować czegoś nowego, a ich produkty wyglądają bardzo fajnie. Jestem bardzo zadowolony, że mogę pomóc wypromować się firmie.

Haha, czasem to śmiesznie wygląda, bo np. taki Anthony Messere jest młodszymi ode mnie o połowę. Nie czuję się zmęczony, ale za to każda kraksa bardziej boli. Jednak dzięki dużemu doświadczeniu wciąż mam szansę i jeżdżę trochę rozważniej.

Bardzo chciałbym przyjechać. Niech ktoś zorganizuje jakieś konkretne zawody, to z pewnością postaram się zjawić.

Dużo przychepności podczas jazdy w dół i niech uśmiech gości na waszych twarzach, w końcu nikt nie lubi obraźliwych!



*„...niech uśmiech gości na waszych twarzach,
w końcu nikt nie lubi obraźliwych! „*



KRYSTIAN KRIS BASIAGA

Cześć, zanim zasypię Cię pytaniami powiedz, skąd u Ciebie pasja budowania, jak to się zaczęło?

Krystian "Kris" Basiaga: Cześć, skąd wzięła się u mnie pasja budowania? Hm... to chyba rodzinne. Pochodzę z rodziny, w której praca tego typu nie jest czymś nowym i rzadko spotykanym. Mój tata jest z branży budowlanej, dziadek też był, wujkowie to fachowcy w zawodzie ciesielskim, ja też ukończyłem szkołę budowlaną, także budowanie z różnych materiałów i w różnych miejscach nie jest mi obce.

Od dziecka cieszyło mnie tworzenie wszelakiego rodzaju konstrukcji, czy to domków na drzewach czy już w późniejszym okresie przeszkód pod różne sprzęty (deskorolka, snowboard, rower). Mieszkam w takim miejscu gdzie na tego typu zajęcia zawsze był czas i znalazło się miejsce no i przede wszystkim ktoś kto zawsze pomagał w tworzeniu tych zwariowanych wspólnych pomysłów. Wszystko tak naprawdę zaczęło się w momencie kiedy poznałem Pawła „Pepika” Czecha (nieliczni na pewno kojarzą tego człowieka), to z nim stawiałem pierwsze kroki na deskorolce, snowboardzie, a później na rowerze. Wspólna zajawka zaowocowała co raz to nowszymi pomysłami i projektami, tak powstały pierwsze trasy rowerowe i pierwsze North Shory w Kamienicy. Praca w Krakowie razem z Pepikiem była dla mnie następnym krokiem do przodu w życiu związanym z rowerem, poznałem wiele postaci ze sceny rowerowej, z którymi utrzymuję kontakt do dzisiaj. Później było wojsko i praca w różnych firmach, by w końcu wylądować w Koninkach, gdzie obecnie pracuję. Fajnie jest robić coś co się kocha i móc z tego żyć.

Moja żona Renata też jest zadowolona, że w końcu zajmuję się taką pracą, a nie inną i wstając rano widzi cieszącego się Krisa. Zresztą kto by się nie cieszył z możliwości pracy w takim mega miejscu, które się ciągle rozwija. Sam po sobie wiem, że stać nas na wiele i każdą możliwą sytuację trzeba wykorzystać, musimy działać, z siedzenia nic nie będzie. Jeśli chodzi o dyplomy... posiadam kilka: uprawnienia na prowadzenie ratraku, na obsługę kolei linowej, kurs spawacza, kurs cieśli i inne przydatne w tej chwili, które zdobyłem pracując przez te wszystkie lata w różnych miejscach.

rozmawiał: Zbyszek Nowicki zdjęcia: Piotr Staron staronphoto.com





KRYSTIAN KRIS BASIAGA

Nsy w Kamienicy. Ich budowa odbywała się w lesie. Jak powinna wyglądać idealnie zbudowana miejscówka w lesie?

Gorce to przepiękne góry i lasy, cieszę się że mogę w swoich rodzinnych okolicach pracować, a moja praca to połączenie wielu moich pasji. Ale jak dobrze wiesz, nie jest łatwo w naszym kraju (jak i w sumie wszędzie gdzie tego typu sporty jeszcze nie są tak znane) zrobić coś na tzw. "legalu" i żeby nie przeszkadzało zwykłym ludziom. Jednak nie jest to niemożliwe, wszystko da się zrobić jak się tylko chce i podejście do tego z odpowiednim przygotowaniem i nastawieniem. Czasami niewiele trzeba żeby udało się uzyskać zgodę na zbudowanie czegoś, nawet w najbardziej niedostępnym miejscu. Polecam po pierwsze jak już znajdzie się odpowiadający nam teren, zorientować się czyj jest grunt? tzn. po prostu do kogo należy ten kawałek ziemi czy lasu. Wtedy zebrać się większą grupą, gdy macie klub, stowarzyszenie itp. i spróbować porozmawiać. Nie starajcie się namawiać kogoś na siłę, bo nic z tego nie wyjdzie, pokażcie że chcecie coś zrobić pozytywnego ze swoim życiem, że to jest waszą pasją. Pokażcie, że stać was na poświęcenie czasu, na sprzętanie tej miejscówki, na pomoc. Jeżeli to prywatny teren, dogadajcie się, że pomożecie np. w ścinie drzew i sprzętaniu gałęzi. Leśniczy też człowiek, wszyscy jesteśmy ludźmi i mówimy jednym językiem, czasami wystarczy porozmawiać.

Twoje budowle należą do wymagających dla riderów – jak oni wpływają na to co budujesz?

Wszystko co zbudowałem do tej pory, budowałem z ludźmi, którzy też jeżdżą. W moim otoczeniu mam bardzo dużo dobrych riderów i ekipy, ogólnie całą masę pozytywnie nakręconych ludzi, którzy mają wielki wpływ na to co robię i jak to w końcowym etapie wygląda. W ostatnim okresie dużo pracuję z Michałem Chodkowskim, który jest jednym z nielicznych w naszym kraju z tak dużym doświadczeniem. Razem tworzymy Koninki Gravity Park i Myślenice Gravity Park. Podczas budowania często towarzyszą nam riderzy, którzy pomagają przy powstawaniu nowych przeszkód. Bardzo ważne jest, żeby mieć z nimi kontakt cały czas, bo to przecież oni będą spędzać większość czasu w Bike Parku. Osoby, które wpadają do Parku to różni ludzie z różnym doświadczeniem, jedni to zawodnicy sceny DH, inni znowu to ludzie, którzy większość czasu spędzają na poruszaniu się po górach na rowerze i szukaniu nowych miejsc. To wszystko kręci się wokół dwóch kółek, ale poziom jest różny no i przede wszystkim wymagania są różne, jeden potrzebuje trasy gładkiej jak tor bmx'owy, drugi najlepiej jakby były same korzenie i kamienie, także nie każdemu dogodzisz. Cieszę się, że jakoś się dogadujemy i każdy wpada chętnie do testowania nowych odcinków trasy.





Doświadczenie połączone z pasją zaowocowało współpracą z Koninki Gravity Park, prężnie rozwijającym się ośrodkiem sportów rowerowych i nie tylko. Budowanie tras w dużym ośrodku to też wielkie wyzwanie, jak Ty i inni podchodzicie do wytyczenia tras i ich budowy?

Koninki i Myślenice Gravity Parki to moje drugie domy, spędzam tam najwięcej czasu. Do budowania tras w tych miejscówkach podchodzi się trochę inaczej niż do budowania u siebie na podwórku. Mamy o tyle dobrze, że właściciel, Józef Pasek, to człowiek, który nas rozumie i pozwala nam na rozwijanie swoich marzeń i pomysłów, czasami to nawet chyba na za dużo nam pozwala, ale to już zobaczycie sami w tym sezonie! To dzięki niemu możecie jeździć w tych dwóch parkach rowerowych. Mamy dużo sprzętu mechanicznego do pomocy co ułatwia szybsze ogarnięcie niektórych spraw, ale i tak wszystko jest na końcu dopieszczane ręcznie. Większość czasu spędzamy w lesie szukając nowych linii i nowych miejsc, żeby urozmaicić nasze ścieżki. Pracując mam mega fun z tego wszystkiego i nawet wieczorem wracając mega zmęczony po całodniowym kopaniu cieszę się, że jutro ktoś wpadnie i przetestuje z bananem na twarzy. Często jest tak, że ktoś wpada i marudzi, że za ciasno, że w innych miejscówkach typu Maribor, że jest to, że jest tamto. Chciałbym jeszcze raz przypomnieć, że się dopiero rozwijamy i jeszcze pokażemy na co nas stać!

A-line – marzenie każdego rowerzysty...

Co raz częściej słyszę pytania odnośnie polskiego odpowiednika A-line z Whistler. Drodzy rowerowi bracia i siostry, chciałbym przypomnieć, że te dwa nowo powstałe parki jak Koninki i Myślenice, to nowe miejsca, w przypadku Koninek miejscówka, która ma dopiero rok, a Myślenice przeżywają drugą młodość, a sami dobrze wiecie, że jeżeli Kris jest w lesie to: wiedz, że coś się dzieje... a jeżeli Schodek jest razem z nim, to wiedz, że już im nic nie przeszkodzi! Bądźcie dobrej myśli, wpadajcie w wolnej chwili, pomoc zawsze potrzebna, A-line? Hehe odpowiedzcie sobie sami...

Twoja wymarzona trasa...

Chyba jeszcze nie ma takiej trasy, mam w głowie pewien plan, ale boję się go wykonać. Nowy sezon przyniesie nowe owoce także zobaczymy co to się podzieje. Wejdę w las i zasieję ziarno, które przyniesie więcej uśmiechów niż w poprzednim sezonie i może wyrosną nam większe drewniane konstrukcje typowe dla Gorceńskich terenów freeride'owych.

Co raz więcej ludzi chce i próbuje swoich sił na rowerze w górach, projektując i budując trasy na co zwracasz uwagę?

Przede wszystkim bezpieczeństwo, budując przeszkody w tych czasach trzeba bardzo uważać, ponieważ co raz więcej ludzi zaczyna od razu od trudniejszych tras, czasami przeliczając swoje siły. Dlatego też każda przeszkoda musi być taka, aby każdy czuł się bezpiecznie i nikomu nie stała się krzywda. W tym roku planujemy otworzyć kilka linii dla słabszych, żeby podszkoliłi swoje umiejętności. Nie przeliczajcie swoich umiejętności, to że na swoich miejscówkach dajesz radę wszystko skakać, nie znaczy że na nowych przeszkodach od razu będziesz specjalistą, górskie ścieżki różnią się od tych na płaskich terenach. Także wszystko w swoim czasie. Lepiej rozwijać się bez kontuzji. Jest opcja pojeżdżenia pod okiem już doświadczonych ludzi, którzy doradzą jak sobie radzić od początku przygody z rowerem.

Jakich rad udzieliłbyś początkującemu rowerzyście, chcącemu spróbować swoich sił w górach?

Szanuj góry, co wnosisz do lasu wynieś ze sobą to na początek, chodzi mi o zaśmiecanie. Przepraszam, ale musiałem o tym wspomnieć. Jazda w terenie górzystym to całkiem inna jazda niż po płaskim terenie, ale to też wszystko zależy w jakim rejonie chcemy pojeździć i na co się nastawiamy, czy na dłuższą jazdę po szlakach, czy po prostu wyjście na zaplanowany szczyt, dane miejsce i zjazd szlakiem lub freeride'owo, gdzie nas nasze 2 kółka poniosą. W górach możemy podczas jazdy spotkać na swej drodze różne przeszkody, które nie tak jak w innym terenie są widoczne z większej odległości. Przeważnie jedzie się szybciej niż normalnie i trzeba bardziej skupić się na tym co robimy i przede wszystkim gdzie zaraz się znajdziemy skręcając w daną ścieżkę. Lepiej jest zawsze znać linię, którą chcemy zjeżdżać, będzie na pewno bezpieczniej. Polecam poszukać kogoś z okolic gdzie chcemy pojeździć i umówić się na oprowadzenie po okolicy. Pamiętajcie, nigdy nie wybieraj się w góry sam, zasięg telefonów komórkowych nie jest wszędzie, w każdej chwili może coś się stać co uniemożliwi samemu powrót do domu. Nie chcę nikogo straszyć, ale wiem to po prostu z własnego doświadczenia.





Praca w Bike Parku to ciężkie zajęcia w terenie, jak ładujesz „akumulatory” po?

Ciężkie pytanie. Ładuję się chyba jedynie w nocy podczas snu, ponieważ po powrocie z pracy, zajmuję się wieloma sprawami „domowymi” i serwisowaniem sprzętu sportowego. Rower to całe moje życie i bardzo często zdarza mi się stawiać go na pierwszym miejscu. Dobrze, że mam wokół siebie same pozytywne osoby, które o mnie dbają i pilnują, żebym nie przesadził ze zdrowiem i czasami odpoczął od tego całego zamieszania, które przeważnie sam wprowadzam w życie. Niestety, ale już skończyły się czasy kiedy Kris był niezniszczalny i żaden deszcz czy wichura nie przeszkodziły mi w tym co chciałem zrobić. Teraz już troszkę trzeba przyhamować (ale tak delikatnie). Jeszcze zdążę się zmęczyć tym wszystkim.

Wielkie dzięki za poświęcony czas. Życzę Ci powodzenia w życiu wypełnionym pasją!

Dzięki również i na koniec chciałbym podziękować Renacie, wszystkim znajomym i całej rodzinie parkowej za to, że we mnie wierzą i ładują mnie energią, żebym działał dalej w tym kierunku w jakim idę mocnym i stanowczym krokiem! "...wejdź do Lasu, tu znajdziesz schronienie..."

Marta & Igor Wypiórtony

Dwójka przestodkich dzieciaków o niewinnych uśmiechach stała pod namiotem **FroPro** w Wiśle. Jakże bardzo zmylił nas ten widok... Przedstawiamy **Martę „maRach” Wypiór-ton** i **Igora „iGee” Wypiór-tona** – groźnych zawodników startujących w Pucharze Skrzata.

rozmawiała: Justyna John / zdjęcia: Jacek Słonik Kaczmarczyk

jacekslonik.pl







Justyna John: Witam przyszłość polskiego downhillu! Zdradźcie nam tajemnicę, co takiego ma FroPro, czego nie mają inne teamy?

J: Nie boicie się jeździć po trasach dla całym dorosłych zawodników? Przecież na przykład Wisła to kawał góry, z którą niejedyn zawodnik ma problemy!

J: Tata Rafał Wypiór-ton jest jednocześnie Waszym trenerem i menedżerem zespołu. Czy jego czujne oko zauważa wszystko i poprawia każdy błąd?

J: Przy takim zapleczu organizacyjnym czujecie się skazani na sukces?

J: Jak się pracuje z takimi sławami jak Pan Łukasik czy Pan Perin? Podpatrujecie ich jazdę i staracie się naśladować?

J: Startujesz w Pucharze Skrzata, czy masz dużą konkurencję?

Wypióry: FroPro ma naszego tatę, który wymyślił Puchar Skrzata, ale tak naprawdę to my nie jeździmy we FroPro tylko w teamie Pierwsza Crew, który jest załogą dla wszystkich skrzatów startujących w zawodach. Na FroPro przyjdzie czas jak dorośniemy.

W: Trochę się boimy, ale próbujemy przezwyciężyć strach i zjechać. Poza tym tata szuka takich tras, które nie są dla nas za trudne. Na przykład w Wiśle jeździliśmy po stokówce i dopiero na końcu bawiliśmy się na bandach. Tata nie bierze nas na trudne trasy, bo się boi mamy. Jakby mama wiedziała co my robimy na rowerach, to by nas więcej nie puściła w góry.

W: Tata nam pokazuje jak bezpiecznie zjechać na dół i jak mieć z tego radochę. Jeśli się czujemy pewnie na trasie, to uczy nas techniki. Ale tata nie widzi wszystkiego, zwłaszcza jak gada z kolegami i wtedy kupujemy sobie frytki i słodycze.

Marta: A co to jest sukces? Takie coś, że zdobyłeś Puchar i się bardzo cieszysz? Tak? To tak, bo się cieszę, jak idę na rower.

Igor: Sukces to jest jak zjedziesz z trudnej trasy. To już jest sukces. Wielki sukces jest też wtedy, jak na zawodach staje się na podium. To mi się ostatnio udało, ale nie musi tak być zawsze.

M: A kto to?

I: Pana Perina jeszcze nie poznałem. Lubię Sławka, bo jest wesoły. Lubię mu dokuczać, jak siedzimy obok siebie w aucie albo w namiocie. Podpatruję technikę Sławka i próbuję jeździć tak jak on, na przykład kłaść się w bandach, wyskakiwać z korzeni i tłumić kamienie.

I: W mojej kategorii mocny jest Kriss Kaczmarczyk. Jeszcze mi się nie udało go prześcignąć. Wydaje mi się, że Kriss jest do objechania, ale boję się czasem puścić hamulce, na przykład na korzeniach. W starszej kategorii jest Filip Rawicki, który jeździ dużo szybciej ode mnie. W ostatnim Pucharze Skrzata startował taki chłopak z Lublina, z którym walczyłem o drugie miejsce. On też dobrze jeździ.



J: Co najbardziej lubisz w tych zawodach?

I: W Pucharze Skrzata podoba mi się to, że wtedy jesteśmy prawdziwymi zawodnikami i tak się nas traktuje. Możemy się pościgać na serio, jak dorośli, nawet w deszczu i po błocie.

J: Czy jest jakieś miejsce, którego nie ma jeszcze w kalendarzu Pucharu Skrzata, a powinno się tam znaleźć (i dlaczego)?

I: Jest taka trasa FOX w Kalnicy, na której trenowałem przed zawodami na Słowacji, ale to jest daleko na Puchar Skrzata. Chętnie tam jednak wystartuję w czeskich zawodach. Podobało mi się też w Myślenicach na Snickersie i na Harendzie w Zakopanem, gdzie startowałem przebrany za krokodyla.

J: Jesteś najmłodszą Polką czynnie startującą w zawodach – podpatrujesz starsze koleżanki chcąc jeździć jak one, czy wystarczają Ci treningi z Kolegami?

M: Normalnie trenuję z kolegami, ale chciałabym, żeby w Pucharze Skrzata i w ogóle startowało więcej dziewczyn, ale one wołają Hello Kitty, beeee, i chodzą na różowo (ale obciach).

J: Czy przyjaciele w szkole wiedzą, że zjeżdżasz na rowerze? Podoba im się to? Jak reagują?

M: Nie chodzę jeszcze do szkoły. W przedszkolu, jak panie pytają skąd mam te sińce, mówię że jestem freerider'ką. Jak pokazuję medale, to dzieci nie wiedzą, o co chodzi. Wtedy im mówię, że jeżdżę na rowerze, po lesie albo na zawodach i im się to podoba, ale nawet mój chłopak boi się pójść ze mną na rower.

J: Widzieliśmy Cię podczas Pucharu Polski w Wiśle, czy atmosfera na zawodach typu Puchar Skrzata i zawodach Pucharu Polski jest inna?

M: Na zawodach w Wiśle było fajnie, bo było dużo namiotów. Spaliśmy pod jednym z nich i nie trzeba było myć zębów. Podobało mi się też błoto i jazda z Igorem na dużych bandach i na krzeselku. Wszystko mi się podobało. A na Pucharze Skrzata podobały mi się medale i znowu błoto.

J: Chcielibyście w przyszłości zająć się zjazdem „na serio” i brać udział w międzynarodowych zawodach?

I: Wiadomo, że tak i chciałbym się ścigać z Gee Athertonem.

M: Tak, chciałabym być frirajdową. Rachel Atherton jest lepsza? Już nie będzie ode mnie lepsza.

J: Co na to tata?

Rafał Wypiór-ton: Jeżeli tylko będą to traktować jako przygodę, to będę jak najbardziej za, ale wolałbym, żeby nie budowali na tym przyszłości, chociaż bez MTB przyszłość jawi się w szarych barwach ;-)



BEN WALKER

Ben Walker może nie jest pierwszą osobą, która przychodzi do głowy, gdy pada hasło freeride, ale czy naprawdę trzeba go przedstawiać? Organizator i sędzia zawodów rowerowych, budowniczy jednych z najlepszych tras rowerowych w Europie, ojciec chrzestny roweru Scott Voltage FR, świetny biker i snowboardzista, a do tego niesamowity, pozytywny i bardzo pomocny człowiek. Życie spędzone na jeździe z najlepszymi zawodnikami na świecie, budowaniu torów i współpracy z czołową marką rowerową budzi zazdrość, ale Ben nie znalazł się tam przypadkiem. Przeczytajcie jak do tego doszedł i jak wygląda praca w raju.

rozmawiał: Norbert P. Korzus / zdjęcia: William Walker, archiwum Ben'a





Norbert Korzus: Witaj Ben, na początek czy mógłbyś nam opowiedzieć troszkę o sobie? Jak udało Ci się zdobyć pracę, o której marzy każdy biker?

Ben Walker: W bardzo młodym wieku udało mi się zrozumieć, że kiedy coś jest moją pasją, jestem zdolny do świetnej pracy, a kiedy nie jest – znacznie gorszej. Nie lubię być powiązany ze średnią pracą, więc zdecydowałem się zajmować tylko tym, na czym mi naprawdę zależy. Dawało mi to motywację w czasach mojej młodości. Około dziesięciu lat temu podczas surferskiego wypadu na Kostarykę poznałem pewną Szwajcarkę, która jest teraz moją żoną. Nigdy nie myślałem o przeprowadzce do Szwajcarii, ale kiedy ona musiała wrócić do domu, to pojechałem razem z nią. Okazało się, że trafiłem w idealne miejsce w idealnym czasie. Scena downhillowa była tam bardzo młoda, a ja miałem już pewne doświadczenie, które nabyłem mieszkając w Durango w Colorado. Nie mogłem legalnie pracować, więc całe dni spędzałem na jeździe, a w międzyczasie lokalne biuro turystyczne i właściciel wyciągów, zaczęli wysyłać mnie jako przewodnika dla dziennikarzy i klientów. Jakimś cudem zostałem facetem od oprowadzania wszystkich po okolicy. Pewnego dnia podczas jazd pokazowych na tymczasowych ns'ach, dyrektor Morgins zapytał mojego przyjaciela czym się zajmuję i czy nie chciałbym przyjść na spotkanie. Szczęśliwie mój przyjaciel powiedział tak – sam nie znałem wtedy nawet słowa po francusku i nie miałem pojęcia, że mówią o mnie. Po spotkaniu zostaliśmy zatrudnieni do przerobienia lokalnych tras. Myśleliśmy, że mamy wszystko zrobić w jeden dzień, więc pracowaliśmy bez przerwy. Nawet, gdy odwiedził nas dyrektor i zasugerował odpoczynek, to nie zgodziliśmy się. Wieczorem spytał nas czy nie chcemy kontynuować kolejnego dnia, oczywiście nie odmówiliśmy. Kolejnego dnia scenariusz się powtórzył... Myśleliśmy, że to nasz ostatni dzień pracy i gdy po raz kolejny dyrektor zapro-



ponował nam odpoczynek, to znów nie skorzystaliśmy, zasugerowaliśmy, że chcemy zrobić jak najwięcej przed końcem dnia. To było osiem lat temu i był to ostatni raz, kiedy sprawdzał jak pracujemy. Dyrektor zobaczył, że to nasza pasja i wystarczy nam pozwolić budować.

Jacques Nantermod z Morgins był pierwszym facetem, który dał mi szansę i to dzięki niemu robię to co robię. Czarna trasa w Morgins nazywała się kiedyś „Le Chemin de Ben”, dzięki czemu moje imię szybko stało się rozpoznawalne na scenie rowerowej i budowy tras.

N: Często słychać, że budowa tras w dużych ośrodkach jest łatwiejsza ze względu na ich wsparcie. Ile jest w tym prawdy i na jakie problemy napotykasz podczas budowy nowych tras i parków?

Ben Walker: Nigdy nie jest łatwo. W każdym przypadku napotykasz na ograniczenia i zmienne, które zmuszają Cię do elastyczności i kreatywności. Nie wspominając już o tym, że praca fizyczna z łopatami i kilofami jest fajna na krótką metę, ale po dłuższym czasie jesteś zbyt zmęczony by jeździć i trudniej jest podtrzymać zajawkę. Nawet ta-

kie proste rzeczy jak ziemia potrafią grać dużą rolę. System odwodnień, który działał świetnie w jednym miejscu, może być kompletną katastrofą w drugim. Przy każdej trasie musisz brać pod uwagę wiele zmiennych i nie możesz wszędzie stosować tych samych technik. Należy również brać pod uwagę fakt, że różne trasy są kierowane dla różnych użytkowników, a co za tym idzie, musisz dużo kalkulować i myśleć strategicznie, co nie zawsze jest po linii myślenia riderów i zdarza się im krytykować budowniczych za rzeczy będące poza ich kontrolą. W skrócie, nigdy nie masz wszystkiego czego potrzebujesz i musisz sobie radzić z tym, co masz do dyspozycji. Dodatkowo większy budżet oznacza większą odpowiedzialność, więc jeśli ośrodek wydaje dużo pieniędzy i wierzy w Twoje umiejętności, musisz upewnić się, że wszystko jest dopięte na ostatni guzik. Jest to bardzo stresujące, ale ukończony projekt daje mi wiele satysfakcji.

N: Na przestrzeni ostatnich lat liczba parków rowerowych dramatycznie wzrosła, czy popularyzacja tego sportu wpływa na to jak budowane są trasy? Czy widzisz trend idący w kierunku łagodniejszych tras dla weekendowych bikerów?

B: Zdecydowanie tak. Wiele tras, które zbudowałem jest bardzo dynamiczna i techniczna, skierowana do konkretnej grupy docelowej. Starałem się reklamować parki poprzez segmenty w filmach i sesje zdjęciowe dla magazynów. W przeszłości byłem krytykowany za budowanie zbyt trudnych tras i w pełni się z tym zgadzam. Teraz kiedy liczba rowerzystów zwiększyła się, mogę budować łatwiejsze trasy dla początkujących.

N: Mógłbyś dokładniej opisać jak riderzy wpływają na Twój projekt trasy? Na co jeszcze zwracasz uwagę podczas budowy?

B: Na styl trasy wpływa nie tylko to kto po niej będzie jeździł, ale również w jaki sposób i na jakim sprzęcie będzie to robić. Większość riderów tu gdzie mieszkam jeździ bardzo szybko i świetnie radzą sobie w mokrym, stromym



i technicznym terenie, ale np. we włoskiej części Szwajcarii trasy są bardziej suche i nie jeździ się tam zbyt często po mokrych korzeniach. Często należy też zrównoważyć poziom trudności i przeszkody, ponieważ w niektórych przypadkach trasa ma być przede wszystkim skierowana na turystów, a w innych na zawody.

Często myślę też o geometrii, ustawieniach zawieszenia na trasę i wiążę z nimi jakiś konkretny pomysł. Czasami są to ostre przeciążenia, odciążanie, dociążanie czy sekcja śliskich korzeni, które sprawiają, że riderzy pomyślą trochę nad ustawieniami. Uważam, że im więcej myślisz o trasie przed rozpoczęciem budowy, tym bardziej wydajniej pracujesz. Warto też popatrzeć na wszystko z kilku miejsc. Podczas budowy ciągle biegam po trasie, aby mieć lepszy pogląd i być w stanie lepiej wyobrazić sobie linię przejazdu. Czasami też przespanie się z niektórymi pomysłami pomaga w kreatywności i wizualizacji trasy.

N: Może to trochę stereotypowe pytanie, ale czy możesz opisać nam swoją idealną trasę? Jeśli taka już istnieje, to opowiedz nam o niej.

B: Morgins z większą ilością wielkich hopek byłoby dla mnie prawie idealne. Są tam trzy różne typy tras, a sam bardzo lubię cisnąć w różnorodnych sytuacjach. Kiedyś preferowałem niektóre style nad inne, ale teraz lubię odkrywać jak przejechać sekcję niezależnie od tego jak wygląda. Jeśli musiałbym wybierać, to lubię szybkie, techniczne, strome i luźne trasy.

N: Poza budową tras bierzesz także udział w organizacji zawodów. Czy kiedyś próbowałeś brać w nich udział czy rola organizatora bardziej Ci odpowiada?

B: Podejmuję się wielu zajęć w ciągu roku ponieważ chcę rozwijać scenę rowerową w każdy możliwy sposób. Organizuję wiele dużych wydarzeń w DH, slopestyle czy dirtie, jak również jestem budowniczym tras podczas tych zawodów, więc wymaga to ode mnie dużo wielozadaniowości. Uwielbiam też jeździć ze znanymi zawodnikami kiedy przyjeżdżają w moje okolice. Lubię wszystko co jest związane z rowerem! Co do samych zawodów, to dorastałem jako sponsorowany tenisista i miałem czterech instruktorów trenujących mnie codziennie od czwartego do szesnastego roku życia. W tym samym czasie byłem też kapita-

nem drużyny hokejowej, więc spędziłem całe dzieciństwo podróżując na zawody w obu dyscyplinach. W pewnym sensie zabiło to moją pasję dla tych sportów, dlatego zdecydowałem, że w snowboardzie i na rowerze nie mam nic do udowodnienia. Wiem, że zawsze znajdzie się ktoś szybszy lub bardziej stylowy ode mnie, więc wolę budować trasy, organizować zawody, plany filmowe i zdjęciowe dla chłopaków czujących presję. Wolę pomagać utalentowanym riderom niż próbować ich pokonać.

N: Ostatnio słychać głosy krytyki, że zawody typu Crankworx Slopestyle idą w stronę zbyt dużych przeszkód. Czy jako organizator jednego z najbardziej szalonych eventów w Europie – Chatel Mountain Style – zgadzasz się z tą opinią? Uważasz, że sport powinien kierować się w stronę dużych przeszkód nawet jak oznacza to większe ryzyko? Czy może zawody powinny być nastawione bardziej na triki, nawet jeśli ryzykujemy wtedy porównania z BMX?

B: Byłem trochę zestresowany dużymi przeszkodami w Chatel w zeszłym roku, ale kiedy Brandon Semenuk skończył jako pierwszy 12-metrowego dropa, poczułem niesamowitą ulgę. Większość riderów mówiła, że bardzo spodobała im się trasa i przeszkody są świetne. Kilka tygodni przed zawodami sprowadzamy na trasę grupę riderów by dopieścić trasę i dostosować ją pod prosów. Steve Romaniuk należy do tej grupy i budujemy dla niego to, po czym chce jeździć. Wszystko rozwija się tak szybko, że trudno sobie wyrobić zdecydowaną opinię na ten temat. Staram się budować trasę tak, aby była ona równocześnie wyzwaniem i zabawą oraz by mogła pokazać zawodnikom na co ich stać. Uważam, że musimy uważnie słuchać ich uwag i zwracać uwagę na wszelkie ich sugestie. Semenuk powiedział mi, że uwielbia trasę Mountain Style i że jest to jedyny event, na którym się bał. Aggy twierdzi, że to najlepsze zawody roku! Takie komplementy motywują mnie do tego, aby starać się jeszcze bardziej i poprawiać trasę co roku, jednocześnie nie zapominając o dobrych elementach z lat poprzednich.

N: Wiem, że jesteś świetnym snowboardzistą i dużo jeździsz na desce. Nie kusi Cię nowa moda na zimowe wycieczki rowerowe do takich miejsc jak San Remo czy Hiszpania?

B: Kocham jazdę na desce tak samo jak kocham rower. Zaczęłem jeździć DH zamiast XC ponieważ miałem dość czekania na śnieg. Kocham góry, a puch pozwala mi skakać z klifów, jeździć po graniach czy skręcać przy wielkich prędkościach. Jest to po prostu inny sposób na wyrażenie siebie podczas pobytu w górach. Cztery miesiące na desce i osiem na rowerze są dla mnie idealną mieszanką. Gdybym był znacznie lepszy w którymś przypadku, miałbym mniej frajdy w drugim i wybrałbym to pierwsze, jednak mam podobny styl i poziom umiejętności na obu. Wiele moich przyjaciół spędza cały rok na rowerze lub desce, a ja mam szczęście mieszkać w miejscu z idealnymi warunkami dla obydwu dyscyplin i uwielbiam to!

N: Czy masz jakieś nowe plany na ten lub przyszły sezon, którymi chciałbyś podzielić się z naszymi czytelnikami? Mam nadzieję, że zaprosisz nas na Twoje trasy, które wszyscy nam polecają.

B: Jasne, wpadajcie! Morgins i Chatel są moimi ulubionymi miejscami jeśli chodzi o zabawę na rowerze. Gdy mam ochotę na wyzwanie, to jadę do Champéry. W tym roku buduję więcej niż kiedykolwiek, więc wszystkie trasy w Morgins i Chatel będą przebudowane. Buduję także tor 4X na Mistrzostwa Świata. Zapraszam wszystkich!

N: Dzięki za rozmowę!





RIDE HARD

ANDREU LACONDEGUY

Powiedział Nam: „Nienawidzę małych hopek! Małe hopki są dla małych kólek, a my mamy duże koła, duże jaja i musimy latać duże rzeczy!” W jego żyłach płynie gorąca krew prześiknięta adrenaliną. Gdy pojawia się na zawodach, wszyscy wiedzą, że będą wysokie długie loty z mega trikami. Co ciekawego u naszego hiszpańskiego kolegi? Zapytaliśmy, dorywając go między kolejnymi eventami.



rozmawiał: **Zbyszko Nowicki** / zdjęcia: **Rasoulution, Maciej „KOPO” Kopaniecki**

rasoulution.com, kopo.ownlog.com



Zbig: Pochodzisz z Barcelony, miasta jednego z najlepszych klubów piłkarskich na świecie – FC Barcelona. Czy kiedykolwiek myślałeś o tym, aby zostać np. piłkarzem?

Andreu: Teraz jest już za późno... spieprzyłem to! Haha, to szalone patrzeć ile kasy zarabiają piłkarze, ale muszę przyznać, że zawodnicy uprawiający sporty ekstremalne prowadzą najlepsze życie! Moja praca polega na ciągłej zabawie i nie wydaje mi się, że piłkarz może powiedzieć to samo. Piłka nożna jest fajna, ale robić to samo dzień w dzień? To może się znudzić... To jak w kółko robić ten sam trik na tej samej hopce...

Z: Większość czasu spędzasz w Barcelonie? Lubisz swoje miasto? Może chciałbyś się gdzieś przeprowadzić?

A: Barcelona jest super! Mamy hopy, które działają przez cały rok, świetną pogodę, imprezy, dobry tor motocrossowy i tym podobne. Na chwilę obecną nie wyobrażam sobie życia w innym mieście niż Barcelona.

Z: Najpiękniejsze dziewczyny pochodzą z...?

A: Zdecydowanie ze Szwecji! Kocham szwedzkie laski!

Z: Najlepsze miejsce do jazdy na rowerze?

A: Norwegia, Whistler w Kanadzie oraz moja miejscówka w Barcelonie.

Z: Masz brata Lluisa. Trzymacie się razem? Jakbyś mógł opisać wasze relacje?

A: Jest super! Jeździmy razem, podróżujemy, bawimy się. Jest naprawdę super bratem i dobrze się bawimy razem.

Z: Czy rywalizujecie ze sobą?

A: W tym wszystkim chodzi o zabawę. Zdecydowanie nie rywalizujemy ze sobą.

Z: Na prawej ręce masz już jeden duży tatuaż. Planujesz kolejne?

A: Zgadza się. Uwielbiam tatuaże i co jakiś czas robię sobie nowe. Mam kilku przyjaciół, którzy zajmują się tatuażami i to naprawdę super sprawa mieć zrobione coś przez nich.

Z: Jaki jest Twój największy sukces?

A: Myślę, że bycie prosem. Sprawienie, że jazda to moja praca, no i to, że doskonale się przy tym bawię!

Z: Wolisz proste triki na dużych hopach czy bardziej skomplikowane na mniejszych?

A: Nie lubię małych hopek, więc na nich nie jeżdżę, więc nie wiem jak bardzo skomplikowane są triki na małych hopkach.

Z: Posiadasz dość pokaźny zasób trików, ale czy jest coś nowego nad czym trenujesz?

A: Mam w planach zrobienie kilku nowych trików w tą zimę. Dodatkowo pracuję nad nowym filmem i wydaje mi się, że będzie super.

Z: Od jakiegoś czasu jesteś zaangażowany w firmę Rockshit. Możesz zdradzić nam coś więcej na ten temat?

A: Rockshit nadchodzi... bardzo powoli, ale nadchodzi...









Z: Kilka tygodni temu zmieniłeś swojego głównego sponsora. Nowa marka, nowe cele, jak dużo jest Andreu Lacondeguy'a w produktach YT Industries?

A: Zgadza się. Jestem naprawdę zadowolony, że będę jeździć dla YT. Super ludzie, młoda marka i ekstra rowery. Nie mogę się doczekać, aż mój promodel będzie gotowy i będę na nim latać cały dzień!

Z: Twoja druga pasja to FMX. To kolejna pasja czy raczej naturalna ewolucja?

A: FMX to naprawdę masa zabawy. Uwielbiam jeździć na BMXach i na motorze. Wydaje mi się, że jazda na rowerze MTB jest gdzieś pomiędzy nimi.

Z: Czy wiesz coś na temat Polski lub naszych zawodników?

A: Wszystko co wiem, to fakt, że uwielbiają wódkę i dość mocno mnie spili na zeszłorocznym Vienna Air King haha..

Z: Posiadasz jakieś motto, którym kierujesz się w życiu?

A: Nie specjalnie... Po prostu staram się dobrze bawić, w końcu nie będę żyć wiecznie, więc staram się wycisnąć z życia ile się da!

Z: Na koniec, jakie masz plany na sezon 2012?

A: „Ride hard”!



Od wielu lat jest w światowej czołówce najlepszych zawodników, a do tego ma na koncie kilka znaczących sukcesów. Do historii przeszła już 360-ka z dropa podczas zawodów Red Bull Rampage w 2010 roku. Nikt dotąd nie zrobił trójki z większego uskoku!
Panie i Panowie,
Cameron Zink!

Cameron Zink

rozmawiał: Tomasz Profic zdjęcia: John Gibson gibsonpictures.com Maciej Kopaniecki kopophoto.com

Standardowo na początek – w jaki sposób wkręciłeś się w ten sport?

Ojciec mojego kumpla zainteresował go rowerami górskimi, a kumpel mnie. Wspólnie z moim bratem Howiem zaczęliśmy ścigać się w cross-country i downhillu. Miałem wtedy 9 lat i z miejsca wkręciłem się w ten sport.

Freeride na przestrzeni lat przestał być tylko pasją, ale przerodził się w sposób życia. Jak to wygląda w Twoim przypadku?

Wydaje mi się, że jest to jakiś sposób na życie, ale zarazem jest bardzo podobny do snowboardu czy motocrossu. Uwielbiam uprawiać wszystkie te dyscypliny i nie czuję jakiejś specjalnej różnicy pomiędzy nimi.

Co Ci się podoba najbardziej w życiu freeridera?

Wszystko! Mam super paczkę przyjaciół i wszystkim nam płacą za podróżowanie po świecie, jeżdżenie na naszych rowerach i imprezowanie. Czy może być coś lepszego?

Nie myślałeś o zajęciu się czymś innym, jak "normalni" ludzie?

Kiedyś przeszło mi to przez myśl, ale to jest to co kocham robić i obecnie nie zamienię tego na nic innego!

Zmieniając temat, masz tatuaż na ręce, co on przedstawia i dlaczego akurat to?

Mam wytatuowaną statwę wolności oraz wizerunek orła. Jestem patriotą i pomyślałem, że takie coś mogłoby fajnie wyglądać. Niedługo chciałbym "uzupełnić" moją rękę w dolnej części, ale jeszcze nie wiem co tam się znajdzie...

Poza rowerami jeździsz także na motorze...

Zgadza się. Na motorze staram się spędzać tyle czasu ile tylko możliwe. Uwielbiam to i wydaje mi się, że pomaga mi to być lepszym na rowerze.

W jaki sposób jazda na motorze pomaga w jeździe na rowerze?

Wydaje mi się, że chodzi tu o czas spędzony na danej maszynie i sposób jazdy. Jeśli jeździsz DH, to będziesz lepszym freeriderem. Nawet jazda po skateparku poprawia panowanie nad rowerem, koordynację czy technikę jazdy. Gdy jeździsz na motorze, to jedziesz szybciej niż na rowerze, panujesz nad cięższą maszyną, skaczesz większe rzeczy. Generalnie pomaga Ci to poprawić wszystko...

W Twoim albumie widziałem fajną Yamahę z 1973 roku, powiedz coś więcej.

Kupiłem tą maszynę podczas trasy "Hold on loosely", na której byłem w zeszłym roku. Odbywała się ona na wschodnim wybrzeżu, a ja byłem jedyną osobą z zachodniej części Stanów, więc musiałem kupić sobie maszynę. Dokładnie jest to Yamaha '73 z dwucylindrowym dwusuwem, 250cc. Miałem okazję skoczyć na niej dropa na slopestyle'u w bike parku Highland. Następnie sprzedałem ją Markowi, właścicielowi parku.





„Uwielbiam, gdy trasa umożliwia "odcięcie się" od innych, gdy lecisz największe przeszkody i to jest to co mi się podoba, ale gdy zbudujesz zbyt wiele małych i dziwnych przeszkód, to staje się przerostem formy nad treścią.”

Wracając do rowerów. Kontuzje są nieodłączną częścią tego sportu, ale czy miałeś kiedykolwiek taką sytuację, że chciałeś powiedzieć dość?

Wydaje mi się, że nie. Gdy przytrafia mi się kontuzja, to jestem bardzo zdemotywowany do robienia czegokolwiek do końca dnia. Ciągłe coś mnie męczy w głowie i jestem zdołowany i wkurzony na wszystko. To uczucie podobne do tego jakby ktoś Ci przyłożył w łeb... Gdy się budzę następnego dnia to nie mogę się doczekać tego, gdy wyjdę na rower.

Podczas Red Bull Rampage w 2010 roku można było usłyszeć, że chcesz zrobić flipa nad kanionem, prawda?

Zgadza się, miałem taki plan, ale potem zdałem sobie sprawę, że z dropa Oakley'a da się zrobić 360-kę, a dodatkowo linia przejazdu była lepsza

Co czuleś podczas finałowych przejazdów? Za pierwszym razem nie udało Ci się czysto wylądować trójki z największego dropa...

Byłem bardzo skupiony! Myślałem nad tym przez cały tydzień i starałem sobie wyobrazić ten trik w mojej głowie, robiłem to tysiące razy. Powiedziałem sobie, że postaram się skupić tylko

na tym zadaniu i starałem się nie przejmować ewentualnymi konsekwencjami. Podczas pierwszego przejazdu nie udało mi się, ale gdy tylko zdałem sobie sprawę, że nic sobie nie uszkodziłem, to już leciałem z powrotem, aby zrobić to jeszcze raz. No i udało się!

Jakiś czas później zrobiłeś kolejną dużą rzecz – backflip z dropa, prawdopodobnie największy flip-drop do tej pory. Skąd ten pomysł?

Pomyślałem, że jest to możliwe i czułem się pewnie, aby to zrobić. Plan był prosty i przejrzysty. Jeśli nie żyjesz na maksa, to Twój potencjał się marnuje, więc musiałem to zrobić!

Twój największy dotychczasowy sukces?

Gdy dostałem swoją pierwszą wypłatę, za robienie tego co kocham. No i fakt, że mogę skupić się tylko na mojej pasji.

Na pierwszych zawodach slopestyle w Saalbach było mnóstwo linii do wyboru, a teraz przeszkody są tylko większe i nie ma zbyt wielu opcji przejazdu. Czy slopestyle ewoluował w dobrym kierunku?

Tor w Saalbach zawsze mi się podobał, ale wydaje mi się, że było tam zdecydowanie zbyt wiele możliwości przejazdu. Wydaje mi się, że budowniczy torów powinni skupić się nie tylko na budowaniu większych przeszkód, ale także umożliwić loty namniejszych przeszkodach. Uwielbiam, gdy trasa umożliwia "odcięcie się" od innych, gdy lecisz największe przeszkody i to jest to co mi się podoba, ale gdy zbudujesz zbyt wiele małych i dziwnych przeszkód, to staje się przerostem formy nad treścią.

Czy wiesz coś o Polsce lub polskich zawodnikach?

Niezbyt wiele, ale widziałem sporo filmików na youtube. Polscy zawodnicy są naprawdę dobrzy i nie boją się niczego!

Na koniec, czy jest coś co chciałbyś przekazać naszym czytelnikom?

Dziękuję wywiad i za przeczytanie tego co miałem do powiedzenia! Nigdy się nie poddawajcie i nie przestawajcie próbować!

Dziękuję za rozmowę!



Cameron Zink

www.43ride.com



WIKTOR ZEMANEK

rozmawiał: Zbyszek Nowicki zdjęcia: Przemek Kita kitman.ownlog.com



Zbigniew Nowicki : Jesteś osobą, która z rowerami związana jest odkąd sięgam pamięcią i choć jesteś młody masz za sobą багаż doświadczeń. Prowadziłeś serwis, przewodniczyłeś stowarzyszeniu **Nuestro Mundo**, organizowałeś imprezy, a teraz budujesz i obsługujesz **Bike Park w Ustroniu Palenica**. Skąd taka moc?

Wiktor Zemanek: Sam nie wiem, może jej pokłady drzemią w mojej przeszłości? Kiedy miałem trzy lata, ojciec przypinał

mnie paskiem do brzucha i jeździł ze mną po górach na crossie. Później były m.in. trzykołowiec, Reksio i BMX. Następnie w wieku 14 lat wybudowałem trasę i zorganizowałem na niej swoje pierwsze zawody XC. Później było Skrzyczne i pierwszy start w Downhill Contest. Wtedy stwierdziłem, że to jest to, co chcę robić. Założyliśmy **Nuestro Mundo** i wszystko się potoczyło, a to wszystko dzięki mojemu ojcu, wujkowi (Piotrowi Zającowi) oraz Tomkowi Gagatowi. A może mam to po Mamie, która jest mega ogarniaczem? Kto to wie?

Gdybyś mógł cofnąć czas i stanął przed wyborem - zrobiłbyś to wszystko jeszcze raz? Czy może coś byś zmienił?

Dobre pytanie! Pozwolisz, że się chwile zastanowię... Powiem tak: na pewno poszedłbym tą samą drogą, bo kocham to, co robię, ale gdybym mógł cofnąć czas, to na pewno poprawiłbym kilka rzeczy. Generalnie nie żałuję żadnej decyzji w moim życiu, bo gdyby było inaczej, to pewnie nie rozmawialibyśmy teraz.





Jest gdzieś takie miejsce w Polsce gdzie jeszcze nie ma bike parku, a według Ciebie powinien tam być?

Oczywiście, że są takie miejsca. Jednak „Bike Parki w Polsce” to trochę szumnie powiedziane. Na Bike Park składa się wiele czynników, a w Polsce nadal tych czynników brakuje, między innymi: pieniędzy na inwestycje tego typu, zaangażowania w projekty ze strony gestorów wyciągu, stosownych pozwoleń na budowę tras, a w szczególności opór ze strony ALP, którzy na pytanie o możliwość wybudowania trasy odpowiadają – „nie bo nie”, no i tak to się wszystko kręci. Na szczęście tendencja jest wzrostowa i miejmy nadzieję, że na przestrzeni kilku najbliższych lat niektórzy się ogarną i będą wiedzieli, gdzie mnie znaleźć.

Jesteś jednym z pionierów w naszym kraju, którzy starają się zmieniać oblicze sportów ekstremalnych, pokazywać je w innym świetle. Chciałbyś żeby ten sport stał się „masowy”?

I tak, i nie. Tak, dlatego że wraz ze wzrostem zainteresowania sportami akcji wzrosło zainteresowanie sponsorów, których nadal brakuje w tej dziedzinie sportu i pozwoliłoby to na poprawę poziomu całego kolarstwa grawitacyjnego.

Nie - z takich względów, iż uważam że tego typu sporty uprawiają ludzie, którzy odróżniają się od reszty, ludzie wyjątkowi. Sam wiesz... Porozmawiaj z piłkarzem i rowerzystą, a zobaczysz różnicę, która kryje się w głowie. Dlatego właśnie chciałbym, aby te sporty pozostały sportami dla ludzi wyjątkowych. Tak na marginesie, strasznie nie cierpię piłkarzy i piłki, a w tym roku to już wyjątkowo.

Teraz poświęcasz mnóstwo czasu na budowę tras, masz jeszcze czas dla siebie? Na swoje wypady? Rodzinę? Dziewczynę?

Odkąd pamiętam, moje życie jest podporządkowane rowerom i tak naprawdę pracuję 24 h, 7 dni w tygodniu. Nawet gdy śpię, to kreuję wizję mojego rowerowego świata. To czym się zajmuję to jest czas dla mnie, stwarza mi to ogromną przyjemność, więc robiąc to co robię dobrze się bawię. Po prostu nie wyobrażam sobie innego życia. Już jako dziecko ubzdurałem sobie, że będę żył z rowerów i dla rowerów, a jak ja sobie coś postanowię, to nikt nie jest w stanie mnie zatrzymać. Pytasz o dziewczynę i rodzinę. Na szczęście spotkałem osobę, która mnie rozumie i która w dużym stopniu podziela moją pasję. Przyznam, że bez niej nie byłoby mnie w tym miejscu, w którym jestem obecnie. Eliza, bo tak ma na imię moja druga

połowa, jest również znana w świecie rowerowym, chociażby dlatego, że większość zgłoszeń do zawodów przyjmuje właśnie ona. Sama jeździ na rowerze, więc jesteśmy ze sobą prawie cały czas. Co do rodziny, to jestem im wdzięczny za to, że mnie wspierają w tym co robię i że nie złością się, że gdy przychodzi sezon letni, a ja nie mam dla nich czasu. Na szczęście nadrabiam zaległości zimą. Jeżeli chodzi o wypady, to tylko na rower, czasem na windsurfing, aby oderwać się od dwóch kółek, ale zawsze z Elizą i przyjaciółmi. W tym roku również czeka na nas Farma w austriackim Shladming oraz Bałtyk.

Wielu ludzi uważa, że aby zaplanować i zbudować ciekawą trasę, stworzyć bike park, potrzebna jest duża góra. Patrząc na to, co teraz robisz można inaczej. Co o tym sądzisz?

Wiesz, duże góry dają duże możliwości, jednak duża góra to również wiele przeszkód, o czym przekonałem się, starając się o trasy w Szczyrku na Skrzycznym. Jednak nie zgodzę się z twierdzeniem, że aby wybudować ciekawą trasę, potrzeba dużej góry. Odpowiadając na to pytanie trzeba wspomnieć co nieco na temat budowy tras i ich organizowania w Bike Parku. Po pierwsze, trzeba zaznaczyć, iż budowa tras opiera się na wiedzy, doświadczeniu oraz wyobraźni, które nabywa



*Odkąd pamiętam, moje życie
jest podporządkowane
rowerom i tak naprawdę
pracuję 24 h, 7 dni w tygodniu.
Nawet gdy śpię, to kreuję wizję
mojego rowerowego świata.*

WIKTOR ZEMANEK

się przez wiele lat obserwacji i jeżdżenia po różnych trasach. Wiedzę tę należy cenić, Bike Parki są biznesem, z którego czerpie się korzyści i my posiadając taką wiedzę nie możemy oddawać jej za darmo. Aby stworzyć ciekawy Bike Park z wyciągiem wcale nie potrzebujemy dużej góry, wystarczy tylko odpowiednio się dogadać z gestorem wyciągu, zapewnić sobie odpowiednie zaplecze i można robić cuda. Ja osobiście jestem zafascynowany Bike Parkami w Austrii i gdybym miał takie zaplecze finansowe i sprzętowe oraz pełne wsparcie władz ośrodka do budowy Bike Parku, to wybudowałbym rowerowe eldorado nawet na górze ze 100m przewyższeniem.

Jak według Ciebie kreuje się przyszłość Bike Parków w Polsce? Będzie ich więcej a może mniej?

Ciekawe pytanie. Myślę, że polskich Bike Parków będzie mnóstwo, znając polską naturę. Uwielbiamy popadać w skrajności, jeżeli do 2010 r. powstał tylko jeden oficjalny „polski Bike Park”, tak w najbliższych latach Bike Parkiem będziemy nazywać zwykłą trasę przy każdym wyciągu. Wcześniej wspominałem o środkach przeznaczanych na budowę Bike Parku. Dopóki te środki nie będą dostateczne, aby wybudować ośrodek z prawdziwego zdarzenia, dopóty będziemy się wozili po leśnych ścieżkach z elementami uklepanym z tartaczanego

odpadu, zwanych szumnie „polskim Bike Parkiem”. Dopiero gdy znajdzie się odważny inwestor na skalę europejską, będziemy mogli mówić o prawdziwym Bike Parku. Takie miejsce zmiądzę wszystkie powstałe do tej pory „parczki”. Tak będzie wyglądała przyszłość w naszym kraju.

Zajmujesz się organizacją zawodów DH, jak oceniałbyś scenę w Polsce? Mam tu na myśli trasy/zaplecze, PZKol, zawodników, sponsorów, media, kibiców.

Staram się organizować zawody, jednak to nie jest łatwe zadanie. Aby zawody odbyły się na odpowiednim poziomie, potrzebne są pieniądze, a tych ciągle brakuje. Wielu ludziom wydaje się, że zorganizowanie zawodów to nic trudnego, a to naprawdę ciężka praca, która pochłania mnóstwo czasu, energii i kasy. A jeszcze jak chce się organizować zawody, które na długo zostają w pamięci, to już w ogóle. Pytasz, jak oceniam Polską scenę zawodów. Hm... Co do tras, tę ocenę pozostawię samym uczestnikom zawodów. Jedyne, co mogę powiedzieć na temat tras to, że powinny być bezpieczne, a zarazem wymagające. Sędziowie z PZKol bardzo fajnie dbają o porządek zawodów, często nie podoba się to samym zawodnikom, jednak ostatecznie wychodzi im to na dobre. Jeżeli zaś miałbym wypowiedzieć się na temat samego

związku, to moim zdaniem mógłby bardziej zauważyć downhill jako dyscyplinę kolarstwa. Zawodnicy – większość z nich to moi dobrzy znajomi i gdyby nie oni, nie robiłbym tego, co robię i tu wielka piątka dla wszystkich riderów. Sponsorzy – to jest temat na osobny artykuł, podobnie jest z mediami. Powiem tylko jedno: media nie doceniają potencjału drzemającego w downhillu. Kibice – oczywiście rowerowi są najlepsi na świecie, nikt nie drze japy lepiej od naszych kibiców!

Przed nami długi sezon, dużo pracy, dziękuję za poświęcony czas i życzę zrealizowania tego, co zaplanowałeś.

Dla mnie każdy sezon rowerowy jest za krótki, więc trzeba działać szybko. Dzięki!

Dziękuję za rozmowę!





rozmawiał: Jamie Edwards wideopenmag.co.uk
zdjęcia: Szymon Nieborak delayedpleasure.com

Josh Lane

Josh jest gościem, którego jazda i unikalny styl sprawiły, że postanowiliśmy przybliżyć Wam jego sylwetkę. Whipy, tabletopy, tatuaże - zdjęcia mówią same za siebie. Panie i panowie, przedstawiamy Wam prawdziwy lokalny talent, Josh Lane.

Kim jest Josh?

Josh Lane: Josh to rider kultury "straight edge". Podjąłem taką decyzję dwa lata temu, aby żyć w ten sposób (nie piję, nie palę, nie ćpam), aby móc się w pełni skupić na jeździe na rowerze i mogę powiedzieć, że to były dwa najlepsze lata mojej jazdy i w ogóle życia. 100% skupienia i zajawki!

Masz swój unikalny styl jazdy i w ogóle dość osobliwy styl bycia. Kto i co Cię inspiruje?

Dzięki stary! Bardzo fajnie jest być innym! Zawsze podziwiałem ludzi, którzy mieli wystarczająco dużo siły, aby żyć i robić wszystko po swojemu. Mój ojciec ścigał się w zjeździe, więc dorastałem oglądając downhill na eurosporcie oraz oglądając filmy rowerowe i czytając magazyny rowerowe takie jak Dirt, Mountain Bike Action czy Grip. Pierwszym gościem, którym się zająłem był Jason McRoy, po prostu uwielbiałem jego styl. Przy okazji był super gościem podczas rozmów, a do tego jeździł ostro i agresywnie. Podjąłem wtedy decyzję, że chcę być taki jak on. Kolejną osobą, która miała na mnie wpływ jest Dave Cullinan. On ma najlepszy styl jaki kiedykolwiek widziałem! Miał poważną operację serca, a mimo to wrócił do ścigania się na światowym poziomie. To jest gość! Aaa, i to dzięki niemu zrezygnowałem z jazdy w rękawiczkach.



Jakbyś określił swoją jazdę?

Staram się jeździć stylowo, płynnie i szybko. Jazda na rowerze to ciągła nauka i progress. Jeżeli zaczynasz od małych rzeczy i robisz je dobrze, to kończysz robiąc to samo, ale na większych przeszkodach. Zbyt wielu riderów pomija poszczególne etapy i naraża siebie na zbyt duże niebezpieczeństwo - zwolnij i zastanów się nad tym co robisz, dopóki nie osiągniesz perfekcji nie idź dalej. Świadomość, że mam coś opanowane do perfekcji jest dla mnie najważniejsza, a nie fakt, że poleciałem niewiadomo jaką odległość jak ziemniak.

Słyszałem, że podpisałś kontrakt z 44 Racing, jak do tego doszło?

Spotkałem Hatch'a (gość, który prowadzi 44) poprzez fotografa Szymona Nieboraka. Zachowaliśmy kontakt, aż w końcu Hatch zapytał się mnie czy chciałbym jeździć dla 44 Racing w tym sezonie. Zajaralem się atmosferą panującą w ekipie oraz tym jakich super produktów używają i zgodziłem się! Hatch to super gość, który jest zaangażowany w jazdę na najwyższym poziomie już kilka dobrych lat, więc z optymizmem patrzę w przyszłość.

Jeździsz dla zwycięstw czy dla zabawy?

Ścigam się by zwyciężyć, ale za każdym razem gdy wyjdę na rower mam mnóstwo zabawy!

Jakie masz cele na sezon 2012 i nie tylko?

Moim głównym celem na przyszłość są regularne starty w Pucharze Świata DH. W tym roku chcę jak najwięcej startować w europejskich rundach Pucharu iXS, aby zyskać doświadczenie w jeździe po najlepszych i najtrudniejszych trasach, no i potrzebuję punktów, aby móc ścigać się w Pucharze Świata. Poza tym będę starał się jeździć zawsze i wszędzie!

Gdybyś mógł zmienić jedną rzecz w sobie i Twojej jeździe, co to by było i dlaczego?

Gdy nie jeżdżę zbyt często zrzędzę. Dla spokoju innych miło by było to zmienić, ale nie wydaję mi się, abym był w stanie to zrobić. Ja po prostu muszę jeździć!

Co oznacza dla Ciebie jazda na rowerach z ostrym kołem?

Zawsze interesowałem się kolarstwem jako ogółem. Fajnie jest móc zmienić rower i popracować nad zupełnie innymi elementami techniki. Naprawdę lubię podejmować nowe wyzwania, a ostre koło takie właśnie jest!

Twoje tatuaże to duża część Ciebie i Twojego życia. Czy wiąże się z nimi jakaś historia? Kiedy to się zaczęło i pod czym wpływem?

Mój pierwszy tatuaż zrobiłem sobie na prawej ręce i był to ten sam wzór, który miał Jason McRoy. Gdy umarł, miałem 18 lat i powiedziałem ojcu, że chciałbym go w ten sposób uhonorować i tak zrobiłem. Reszta jest już trochę... dzika! Staram się, aby moje tatuaże były old school'owe i kolorowe, ale jeśli coś mi się bardzo spodoba, to z radością dodam to do mojej "kolekcji".

Powiedziano mi, że praktycznie nie korzystasz z internetu, nie wspominając o facebooku. Kryje się za tym jakaś historia?

Dzięki temu, że mój ojciec ścigał się na rowerze, większość mojego dzieciństwa spędziłem na walijskich wzgórzach, gdzie głęboko w lesie, albo w garażu pomagając w naprawach rowerów - po prostu nie miałem czasu na komputery. Obecnie wydaje mi się, że nie zmieniło się moje podejście, mam wystarczająco dużo zajęć i nie mam czasu na ciągłe zmiany statusów na FB. Z kolei z internetu jako ogółu korzystam ostatnio dość często, zapisuję się na zawody, sprawdzam

wiadomości z rowerowego świata itp.....

Pracujesz obecnie w sklepie rowerowym, powiedz coś więcej.

Zgadza się, pracuję jako mechanik rowerowy w sklepie w Milton Keynes. Bardzo podoba mi się praca przy rowerach z ostrym kołem, bo wiem ile one znaczą dla ich właścicieli. To wspaniała sprawa móc dzielić się swoimi umiejętnościami i wiedzą z innymi i sprawiać, że ludzie chcą jeździć na rowerach!

Zapytałem Szymona, aby Cię opisał i oto co mi odpowiedział: "On jest bardziej jak typowy Kalifornijczyk, a nie Brytyjczyk. Wszystko jest super i w ogóle ekstra cool!". Co o tym powiesz?

Haha, możesz o to obwiniać Sprung 3 (zwłaszcza Palmera i Peaty'ego)! Wydaje mi się, że jestem produktem mojej wyobraźni i tyle...

Wspomniał także, że uwielbiasz jeździć gdy jest mokro. Co jest takiego fascynującego w zjeździe po błocie? Nie wolałbyś zostać w domu w suchym i ciepłym środowisku?

To nie zawsze tak wyglądało. Gdy byłem dzieckiem, to nienawidziłem moknąć. Z kolei dzięki temu stałem się twardszy, a teraz po prostu to uwielbiam. Wydaje mi się, że wszystko staje się ciekawsze, gdy pada - głębokie koleiny, śliskie korzenie, ostre kamienie i ubłocone google, wszystko to dodaje Ci doświadczenia w jeździe na rowerze i w efekcie stajesz się lepszy!

Dzięki za rozmowę!



BORN to ROAM KAUKAZ WIELKI

tekst i zdjęcia: **Piotr Zdanecki** borntoroam.pl

Born to Roam to grupa rowerzystów z Krakowa i Bielska-Białej. Udowadniamy, że Freeride nie umarł, żyje i ma się dobrze. Eksploracja to słowo klucz w przypadku większości naszych wypraw. Dotyczy to zarówno pobliskich gór i lasów, gdzie wciąż można znaleźć ciekawe miejsca do jazdy na rowerze, jak i gór znacznie bardziej odległych i dzikich. Szczególnie upodobaliśmy sobie jazdę wysoko w górach, najlepiej w miejscach, gdzie nikt wcześniej nie dotarł z rowerem.

Prolog

Pod gmach nowoczesnego, acz małego aeroportu w **Tbilisi** zajeżdża, mające swe lata młodości za sobą, białe Subaru. Wytacza się z niego zaspany, bo obudzony telefonem o 4 nad ranem, nasz nowy gruziński znajomy, Niko. Zabiera od nas kartony po rowerach na przechowanie do swojego domu, a my pakujemy się do marszrutki i za drobną opłatą zabieramy się do miasta.

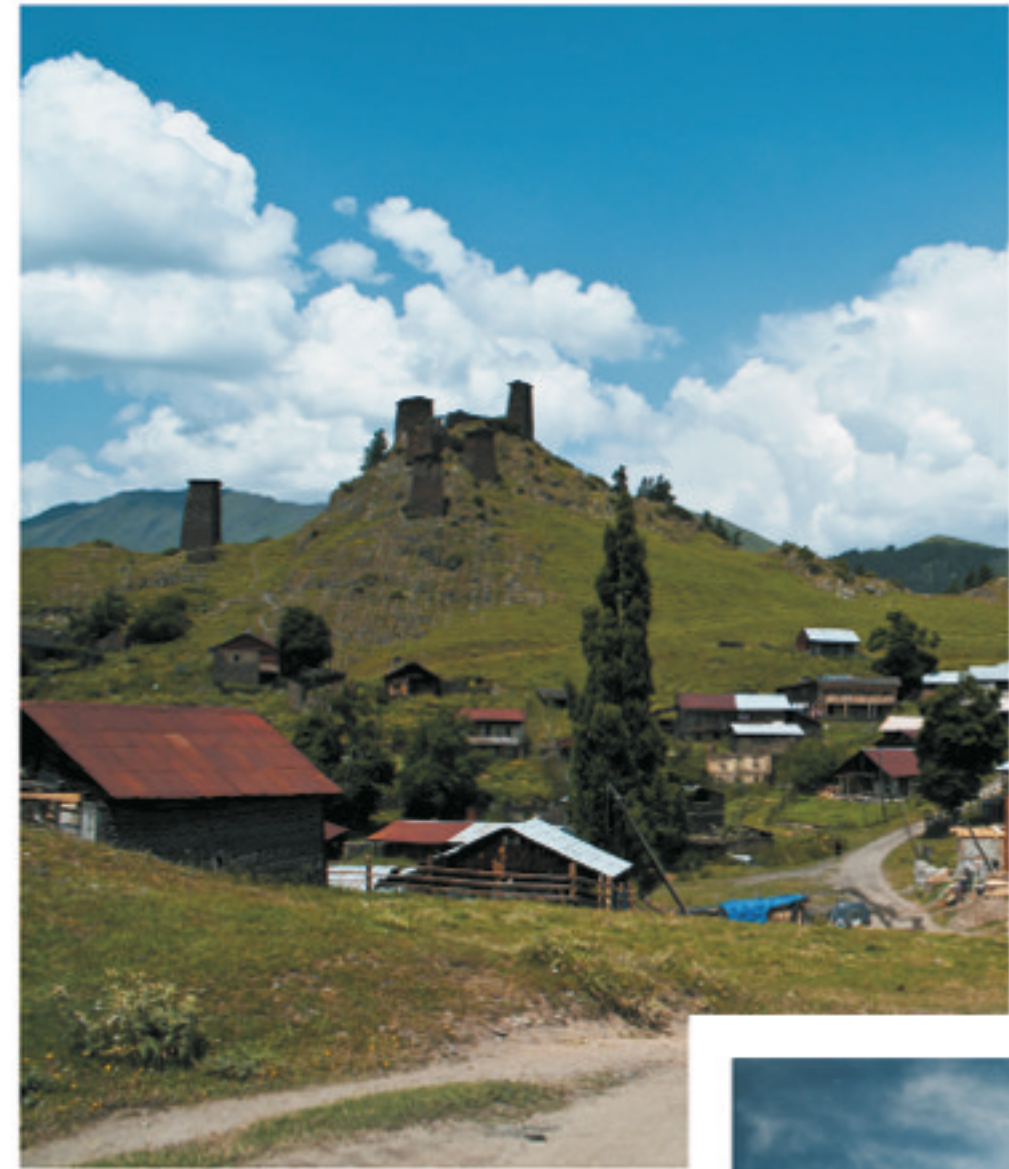
Z pomocą lokalsów desantujemy się gdzieś w centrum, skąd już na rowerach zmierzamy do naszego celu, czyli dworca kolejowo-autobusowego. Wcześniej jednak musimy zaopatrzyć się w miejscową walutę i kartusze z gazem, gdyż takowych samolotem przewozić nie wolno. Na nasze nieszczęście jedyny 2930m n.p.m. przełęcz Abano. Dla osób nie obdarzonych

mocnymi nerwami patrzenie przez szyby podczas podróży sklep turystyczny w Gruzji dysponujący gazem turystycznym jest chwilowo bez zapasów, które jak się okazuje post-factum (jakiś tydzień później), kilka dni przed naszym przylotem zostały wykupione. Delikatnie podłamani tym faktem nie poddajemy się jednak i kontynuujemy naszą przygodę, decydując się na kulinarną improwizację.

Na dworcu, przy pomocy Niko znajdujemy kierowcę, który może nas zabrać wraz z rowerami do miejscowości Alvani, będącej jednym z pierwszych punktów naszej wyprawy przez Kaukaz Wielki, gdzie spędzimy najbliższe 10 dni. Zamieniamy nasz dotychczasowy transport na samochód wyposażony w napęd 4x4, gdyż jedynie taki będzie w stanie zawieźć nas

sławetną drogą do Omalo w Tuszetii, wioski znajdującej się na płaskowyżu w samym sercu gór. Przejazd wspomnianej powyżej trasy zasługuje na osobne opowiadanie, bowiem trudno opisać wrażenia z jazdy w kilku słowach. Droga wije się wzdłuż Górskiego strumienia, otoczona stromymi zboczami, na osiagającą (szczególnie, gdy nasze auto mija się z nadjeżdżającym z naprzeciwka Kamazem) jest niewskazane ;)

Pod wieczór docieramy szczęśliwie na miejsce, gdzie po chwili znajdujemy domostwo, w którym za opłatą zostajemy bardzo miło ugoszczeni. Gospodyni nakrywa stół, który w mgnieniu oka zapelnia się tuszeckimi specjałami oraz gruzińskimi trunkami. Zmęczeni po dwóch dobach podróży padamy do łóżek...





Etap pierwszy: Omalo – przełęcz Atsunta

Dający się we znaki brak snu mocno opóźnia nasz wymarsz z legowiska, bowiem na rowery wsiadamy dopiero w okolicach południa. Zmagając się z bardzo mocno operującym słońcem, wolno zdobywamy wysokość szutrową drogą, przy okazji podziwiając ruiny zamku Keselo i tonącego gdzieś w chmurach czterotysięcznika, Diklosmta. Niepewność co do obranej drogi oraz zbliżająca się burza prowadzi nas pod dach robotników budujących dach dla swojego pracodawcy. Gdy nadchodzi spodziewana ulewa, goszczą nas w chatce nieopodal i częstując swoimi wyrobami opowiadają o Gruzji, między innymi o nie tak dawnej wojnie. Deszcz sprowadził pod ten sam dach wędrującego samotnie Szweda o dalekowschodnich korzeniach i parę z Hiszpanii. Szklanki zapełniają się samodzielnie robionym winem, a gospodarze wznosząc czasami bardzo wzniosłe i patetyczne toasty, cały czas dbają by szkło gości nie było puste. Mimo, że burza dawno już minęła, a naszym oczom ukazują się piękne krajobrazy tworzone przez podszczerwone mgły, ciężko się nam zebrać. Dziękujemy za gościnę, wymieniamy się kontaktami i ruszamy w swoją stronę, by rozbić obóz tuż na początku grzbietu, który będziemy pokonywać dnia następnego.

Noc mija spokojnie, jednak po przebudzeniu widokowy wschód słońca, na który liczyłem, nie nastąpił. Niebo zasnuwane chmurami nie pozwala przebić się zbyt dużej ilości promieni słońca. Po krótkim śniadaniu ruszamy w dalszą drogę. Przeprowadzamy się przez trawiastą grań, podejście staje się coraz bardziej strome. Rowery lądują na plecach, jednak trud noszenia aluminium jest ciągle wynagradzany przez otaczające nas widoki. Po prawej głęboka dolina rzeki Alazani, którą prowadzi popularna wśród nielicznych przybywających tu turystów, trasa trekkingowa, jednocześnie będąca jedyną drogą, którą można dostać się do głębiej położonych wiosek.

Pogoda z godziny na godzinę pogarsza się, w wyniku czego na noc zostajemy uwięzieni na grani na wysokości **3300 m n.p.m.**

W dwóch sąsiednich dolinach szaleją burze. Zostawiwszy rowery z dala od nas, rozbiliśmy namiot najlepiej jak potrafililiśmy i czekaliśmy na to, co nadejdzie. Już wchodząc do prowizorycznego schronu zostaliśmy zaatakowani przez gęstą mgłę, a moment później przez ostro zacinający deszcz. Po chwili do towarzystwa dołączył niemal huraganowy wiatr, który nie zdmuchnął nas tylko dzięki dobremu przytwierdzeniu namiotu do ziemi. Leje i wieje przez kolejnych parę godzin. Na nasze szczęście jednak burze pozostają w dolinach i nie nawiedzają nas...

Ranek, eufemistycznie mówiąc, był dość rześki. Niebo pod gęstym kordonem ołowianych chmur, bez większej szansy na poprawę w nadchodzących godzinach. Przynajmniej nie pada. Doskwiera brak gazu, gdyż na tej wysokości nie rośnie nic, z czego można by wzniecić choćby najmniejszy ogień do ogrzania zziębniętych kończyn. Próbuje się rozgrzać ręce nad niewielkim płomieniem uzyskanym z tabletkowanego, suchego paliwa. Kto miał wątpliwą przyjemność korzystać z owego wynalazku wie, jak to wygląda... Kontynuujemy jazdę grzbietem przez krótki czas, bo docieramy w końcu do miejsca naszego zjazdu do doliny. Na mapie wyglądało to absurdalnie stromo, jednak tym razem rzeczywistość weryfikując stan faktyczny sprawia nam ogromny prezent, kompletnie wynagradzający cierpienia nocy i poranka. Widząc wąską, wijącą się i trawersującą z boku ścieżkę i niekończące się nań zakręty z agrafkami, całkowicie zapominamy o zimnie, zmęczeniu, przemoczonych butach, czy obtartych stopach. Delektowanie się zjazdem trwa długo, lekko ponad kilometr deniwelacji wyzwala potężne dawki endorfin. Docieramy na samo dno doliny, nieopodal wioski Parsma, którą pomijamy i kierujemy się kawałek dalej do Girevi, gdzie mamy obowiązek zameldować się straży granicznej, by otrzymać propusk na dalszą część wyprawy. W tejże wsi, mimo wczesnej godziny, decydujemy się zostać na nocleg, by podsuszyć rzeczy i wypocząć po nieprzespanej nocy.

Kolejnego dnia wita nas piękna słoneczna pogoda, która będzie nam towarzyszyć już cały czas, aż do momentu wylotu samolotu z Tbilisi. Jeszcze nie jesteśmy świadomi, jak bardzo będziemy mieli jej dość ;) Uśmiechnięci ruszamy przed siebie i... spotykamy trójkę Polaków – Beatę, Monikę i Olka (pozdrawiamy!), których głównym celem jest zdobycie najbardziej znanego szczytu Gruzji – góry Kazbek. Przed nami jednak bajkowa, trawersująca z boku doliny, ciągnąca się przez 15km wąska ścieżka, praktycznie w całości przejezdna, zarówno w górę, jak i w dół. Wizja nudnych szutrówek znika gdzieś daleko, stłumiona przez ogromną radość z jazdy, trwającą aż do samego wieczora. Po drodze kilkukrotnie, na przemian, wyprzedzamy się z wcześniej zapoznanymi piechurami z Polski, by ostatecznie wieczorem nocować na jednej polanie. Kolacja, wspólne pogaduchy przy ognisku i lądujemy w śpiworach.

Niestety kończy się sielanka, bo przed nami największe przedsięwzięcie wyprawy, czyli zdobycie przełęcz Atsunta (3433 m n.p.m.), rozgraniczającej regiony Tuszetii i Chewsuretii. Zaczyna się niewinnie, bo nasza utopijna ścieżka zaczyna powoli ginąć w gęstych pokrzywach, barszczach Sosnowskiego i innych, dla mnie bezimiennych, krzakach. Podążamy kamienistą i zarośniętą ścieżką meandrującą wzdłuż rzeki Alazani, aż do momentu, gdzie napotykamy duży głaz z namalowaną strzałką wskazującą na drugi brzeg. Tuż za nim ponownie spotykamy polską ekipę, tym razem mocującą się z liną, dzięki której przerzucają plecaki na drugą stronę. Jak się okazuje, mimo tego, że koryto rzeki jest wąskie, a woda w najgłębszym miejscu sięga do połowy uda, nurt jest bardzo mocny i przejście z ciężkim bagażem nie jest takie proste. Ja, musząc sprawdzić wszystko empirycznie, jako pierwszy ochotnik pakuję się z rowerem na drugi brzeg, jednak nurt jest na tyle silny, że prawie wyrwa mi wieloskład z rąk i tylko dzięki pomocnej linie Olka nie urządził sobie lodowatej kąpieli ;)



Potem nasza ścieżka staje się węższa i coraz mocniej pnie się do góry, co owocuje kolejnym umiejscawianiem rowerów na barkach. Ponownie w towarzystwie polskiego teamu rozbijamy obóz nieopodal lepianki pasterza, który to podzielił się z nami kilkoma opowieściami ze swojego życia.

Świadomość faktu, że przed nami jeszcze 700m w pionie na przełęcz, wygania nas z ciepłych śpiworków bardzo wcześnie. Szybkie śniadanie i zabieramy się za atak na nasz cel. Początkowo podejście zlatuje bez szczególnych ekscesów, jednakże ostatnie 500m w pionie to istne wydzieranie metra po metrze. Brak dobrej aklimatyzacji i rosnąca wysokość, zmęczenie, problemy żołądkowe i stroma, cały czas usypująca się spod nóg ścieżka, sprawiają że na górze wyglądamy jak zdjęci z krzyża. Po raz kolejny jednak otaczające nas widoki każą zapomnieć o trudzie i znoju, bo na horyzoncie majaczy oddalony o 70km, mający ponad 5000m n.p.m., Kazbek.

„Widząc wąską, wijącą się i trawersującą zbocze ścieżkę i niekończące się nań zakręty z agrafkami, całkowicie zapominamy o zimnie, zmęczeniu, przemoczonych butach, czy obtartych stopach. Delektowanie się zjazdem trwa długo, lekko ponad kilometr deniwelacji wyzwala potężne dawki endorfin.”

Etap drugi: przełęcz Atsunta - Roshka

Napawając się bajkowymi panoramami, o których marzyłem przygotowując wyprawę, nie sposób nie zauważyć naszego zjazdu. Kolejny raz trafiamy na genialną ścieżkę, z mnóstwem ostrych nawrotów i trawersów. Docieramy do wysoko położonej doliny, skąd wdrapujemy się kawałek na grzbiet Hidotani, do bólu przypominający ukraińskie połoniny. Przejazd tamtędy to bezstresowa szpula, gładkim jak stół, trawiastym grzbietem. Rozpościera się z niego wspaniały widok na zdobytą przełęcz, piętrzący się na granicy gruzińsko-czeczeńskiej cztero i pół tysięcznik Tebulosmta oraz masyw Czauchy, w pobliżu którego będziemy za kilka dni. Niestety dalsza część zjazdu na dno doliny będzie bardzo mocno zarośniętym przez parzące Barszcze Sosnowskiego trawersem Hidotani. Ścieżka notorycznie znikła w trawie, momentami jazda staje się bardzo uciążliwa, a prawdopodobieństwo zgubienia przerzutki na jednym z niewidocznych, wystających kamieni, niebezpiecznie wzrasta. Mając na ustach mocno niecenzuralne wiązanki skierowane do tego, przez co przyszło się nam przedzierać, docieramy na dół, gdzie po krótkim interwałowym akcencie dopadamy szuter, który na tamten moment był miłą odskocznią. Na koniec długiego i ciężkiego dnia czeka nas relaksacyjna szutrówka, lekko nachylona w dół, prowadząca nas prosto do kamiennego miasta, Shatili. Szukając miejsca do spania natrafiamy na umiejscowiony w przysposobionej baszcie „hotel”. Niestety jego cena mocno przekracza nasz budżet, więc udajemy się do pobliskiego domostwa, gdzie za kwotę znacznie niższą zostajemy przyjęci przez dużą i bardzo gościnną rodzinę.

Po obfitym śniadaniu przygotowanym przez domowników, leniwie ruszamy drogą do zauważonego dzień wcześniej skupiska samochodów. Naszym celem na ten dzień było przedostanie się przez drogową przełęcz Datvis-Jvarisghele w pobliżu wsi Roshka. Naturalnie zdobywanie niemal 2700m n.p.m., ciągnącą się przez wiele kilometrów szutrową drogą nie było

naszym sennym marzeniem. Wobec tego zapadła decyzja o załapaniu się na jakieś jadące w tamtą stronę auto. Na nasze szczęście (później mieliśmy wątpliwości, czy to faktycznie było szczęście...), po początkowej propozycji transportu za 200 lari, udało się nam załapać na darmowy przejazd na pace Kamaza jednego z robotników, zakładających satelitę tuż obok Shatili. Zadowoleni z takiego układu, wrzuciliśmy rowery na pojazd i sami zasiedliśmy z aparatami w rękę, licząc na ciekawą przejażdżkę z możliwością zrobienia zdjęć. Jakież było nasze zdziwienie, gdy po parunastu przejechanych metrach okazało się, że nie będzie mowy o robieniu zdjęć, bo naszym głównym zajęciem w drodze na przełęcz było pilnowanie własnej skóry, by ta nie wyleciała za burtę. Koszmarne dziurawa droga w połączeniu z prędkością przelotową i kiepską amortyzacją szczególnie zapadła w pamięć naszym pośladowcom, które bezwładnie odbijały się od podłogi na każdej większej nierówności. Jednak najbardziej elektryzująca część podróży przypada na moment zjazdu z przełęczą, kiedy to kierowca... wyłącza silnik. Biorąc pod uwagę powszechnie znany fakt, że w Kamazie hamulce lubią się skończyć w mało odpowiednim momencie i dokładając do tego długi, stromy i kręty zjazd, robi się nam ciepło ;) Zaufawszy jednak umiejętnościom wodителя docieramy w jednym kawałku w zamierzone miejsce.

Zakurzeni od stóp do głów, dziękujemy za transport i z wolna ruszamy w kierunku wsi Roshka, gdzie planowaliśmy zano-cować. Zanim zabierzemy się za gotowanie i ułożymy się do snu, czeka nas kilka kilometrów serpentyn do podjazdu.

Każdy w swoim tempie, gapiąc się na malowniczą Chewsuretię, kolejno docieramy na miejsce, gdzie zapytujemy w jednym z domostw o możliwość noclegu. Niezbyt rożgarnięta i uprzejma pani zaściela nam posłania, po czym znika bez słowa. Przyzwyczajeni do gruzińskiej gościnności czujemy się co najmniej dziwnie.





Etap trzeci: Roshka – Kazbegi

Po pysznym śniadaniu spożytym w jednym z gospodarstw udajemy się na kolejną wspinaczkę, na przełęcz o trudnej do wymówienia nazwie, popularnie określonej przełęczą Roshka. Skwar lejący się z nieba skutecznie utrudnia nam zadanie.

Dodatkowo ścieżka po raz kolejny znika w krzakach, co odnawia ślady na całym ciele, pozostawione przez osty, pokrzywy i inne kłujące rośliny. Gramoląc się pod górę wśród pasących się krów, powolnie zdobywamy wysokość. A jest tego trochę, bowiem za cel obraliśmy sobie 3056m n.p.m. Docieramy na górę późnym popołudniem, kładące się słońce wraz z otaczającymi nas krajobrazami tworzą dla naszych oczu porażającą mieszankę. Nie możemy sobie odmówić znacznych ilości zdjęć w takim miejscu, plenery wręcz powalające. Niestety koniec dnia powoli się zbliża, a my na nocleg chcemy dotrzeć do wsi Juta. Koniec końców, po kolejnym wspaniałym zjeździe ścieżką w alpejskim stylu, dojeżdżamy na camping do Juty. Przybytek dysponuje bufetem, z którego mimo późnej pory nie wahamy się skorzystać, napełniając brzuchy złocistym napojem.

Docierając tutaj w kompletnych ciemnościach, nie mieliśmy pojęcia, że pole namiotowe mieści się u wylotu pięknej doliny. Przecierając zaspane oczy i otwierając zamek naszego namiotu, ukazuje mi się wspaniały widok na masyw Czauchy, do złudzenia przypominający formacje znane z Dolomitów. Zmęczeni po poprzednim dniu, postanawiamy trochę odpocząć w campingowym bufecie, racząc się zarówno miejscowymi przysmakami, jak i napojami lepiej nam znanymi. Po południu ruszamy jeszcze w głąb doliny i wracamy do legowiska na noc.

Kolejnego dnia opuszczamy Jutę i szutrową drogą zjeżdżamy prawie do samego Kazbegi. Zasiadamy do stołów w jednej z knajpek i jedząc lokalne dania podziwiamy, będący w cieniu Kazbeka, klasztor Tsminda Sameba) umiejscowiony na płaskowyżu ponad 400m nad nami. Po zakończonym posiłku zaopatrujemy się w sklepie i ruszamy pod klasztor. Rozstawiamy namiot i przy plastikowych kubkach, wypełnionych ciepłym piwem, gawędzimy o wydarzeniach minionych dni...





Epilog

Po śniadaniu nieśpiesznie ruszamy w dół do Kazbegi, gdzie wynajmujemy transport z powrotem do Tbilisi. Im bliżej miasta, tym upał coraz większy, w centrum sięgający **43°C** w cieniu. W stolicy spędzamy trzy kolejne dni na leniwym zwiedzaniu, kupowaniu pamiątek i pogaduchach z Niko, od którego na pożegnanie dostajemy po butelce domowego wina i butelkę Chachy. Nadajemy bagaż na lotnisku, wchodzimy na pokład samolotu i tak kończy się nasza kaukaska opowieść...

Spędziliśmy w Gruzji razem z Andrzejem i Danielem 16 dni, z czego większość w absolutnie dzikich, potężnych i pięknych górach, nieskażonych cywilizacją. Niesamowitym jest, że wciąż istnieją miejsca, gdzie ludzie żyją, jakby czas zatrzymał się sto lat temu. Ludzie bardzo otwarci, serdeczni i bezinteresowni, w miejscach, gdzie nie można dotrzeć inaczej, jak konno lub pieszo. Prowadzą bardzo skromne życie, często w biedzie, zajmują się hodowlą owiec, bydła i drobnymi uprawami. W trakcie wyjazdu plułem sobie w brodę, że zabrałem ze sobą rower i zarzekałem się, że już tam na pewno nie wrócę.

Czasami było ciężko, bardzo ciężko. Organizm nieprzyzwyczajony do takich temperatur, ostrego słońca, bakterii obecnych w jedzeniu i górskich potokach. Długie, wyczerpujące podejścia z rowerem na barkach, w obcierających stopy butach z 15kg plecakiem. Ale było warto. W momencie pisania tych słów jestem gotów wsiąść w samolot choćby teraz, i przeżyć tę samą wyprawę **jeszcze raz**.

Madloba!



SECRETSPOT

kamieniołom kozy

tekst: Marcel Hanczek zdjęcia: Piotr Staroń staronphoto.com



Kamieniołom w Kozach to miejsce dość dobrze zakamuflowane i ukryte wśród porastającej wyrobisko roślinności, gdy na drzewach pokazują się pierwsze liście, kamieniołom chowa się za drzewami i przez większość roku nie jest widoczny z zewnątrz. Warto jednak wybrać się tam nawet na spacer, by podziwiać piękny daleko sięgający widok i urok tego miejsca.

Kamieniołom powstał około 1910 - 1912 roku, w okresie międzywojennym zatrudniał 280 osób i produkował 200 ton kruszywa. W 1994 roku został zamknięty z powodu osiągnięcia granic własności i braku możliwości powiększenia terenu wydobywania. Od tego czasu co weekend można tam spotkać wielu spacerowiczów, rowerzystów, fanów off-roadu, motocrossu, a nawet wędkarzy łowiących ryby w poeksploatacyjnym jeziorze.

Po pierwszym spacerze w kamieniołomie, kilka dni później wróciłem i przeszukałem teren całego wyrobiska. Okazało się, że jest kilka naprawdę zajawkowych miejsc do jazdy! Nie trzeba było długo czekać, a wybraliśmy się tam razem z Damianem Jarominem, Filipem Kołodziejem i Piotrkim Staroniem by przybliżyć Wam trochę specyfikę tego miejsca.



Wyjście na górę łącznie zajmuje około 30 min. Kamieniołom składa się z kilku poziomów połączonych drogami, a na jednym z nich znajduje się poprzednio wspomniane jezioro. Jednak żeby móc sobie fajnie zjechać ciekawą linią trzeba poświęcić kolejne kilkanaście minut brodząc w drobnych kamieniach ponad kostki podchodząc pod mega stromą ścianę.

Najwyższy punkt kamieniołomu to wysokość około 670 m n.p.m. Rozpościera się stamtąd widok sięgający prawie 80km w głąb Śląska. Przy sprzyjających warunkach można idealnie zobaczyć Jezioro Goczałkowickie, a nawet największą w Europie stożkową hałdę w Rydułtowach.

Jeżeli chcecie poczuć się jak w Utah i wykonać chociaż kilka zakrętów w grząskich kamieniach jak Darren, to musicie się wybrać właśnie do Kóz! Zjazd tak nachyloną linią, przez wąski przesmyk między dwoma ścianami sprawia naprawdę dużo frajdy!

Niestety długość takiego zjazdu wynosi kilka do kilkunastu sekund, a ukształtowanie terenu nie pozwala na ciągły przejazd z samej góry na sam dół. Po przejechaniu naszym zdaniem najlepszego odcinka zatrzymujemy się przed 30 metrową pionową ścianą, przy której nie ma żadnej opcji przejazdu, trzeba to miejsce objechać drogą.



Patrząc z dołu można sobie wyobrazić masę ciekawych linii, jednak po wyjściu do punktu docelowego zauważamy, że to co patrząc z dołu wyglądało na super linię z dropikiem i kilkoma zakrętami to pionowa ściana, na której ciężko jest ustać z rowerem, a co dopiero zjechać i skoczyć. Jednak po odrzuceniu kilku niemożliwych pomysłów, każdy jest w stanie znaleźć coś fajnego dla siebie.

Podsumowując, kamieniołom w Kozach to miejsce, które naprawdę warto odwiedzić! Nawet bez roweru, znajdując się w okolicy Bielska, tej przepięknej miejscówki nie można opuścić. Gdy wybierzemy się z rowerem musimy mieć na uwadze to, że często trzeba poświęcić dość dużo czasu na znalezienie miejsca, które pozwoli nam fajnie pośmigać. To miejsce ma ogromny potencjał! Kamieniołom jest bardzo rozległy i podejrzewam, że pomimo że najpierw starałem się obejrzeć cały teren to i tak nie odkryłem wszystkiego. Polecam wybrać się najpierw na spacer zobaczyć ewentualne miejsca do jazdy, a potem już z rowerem.

W moim odczuciu to miejsce daje masę zabawy i pozwala spróbować zupełnie innej jazdy niż w lesie. Na pewno wrócę tam nie raz, ponieważ mam już kilka fajnych nowych pomysłów do zrealizowania właśnie tam.



DIRT PARK

Takiego projektu jak BURN Dirtpark jeszcze w Polsce nie było. Mało tego, jest to bodajże pierwszy w Europie i jeden z niewielu tego typu obiektów na świecie. Przedstawiamy Wam pełną historię, od pomysłu do realizacji. Jakie cele stawiają sobie pomysłodawcy oraz jak wygląda Dirtpark w liczbach, przeczytajcie sami.

rozmawiał: Zbyszek Nowicki z: Maciej Kucbora,
Karol Kirycki,
Kamil Obrok
zdjęcia: Maksym Rudnik maxo.ownlog.com



Początek...

Kto i kiedy wpadł na pomysł dirtów pod dachem?

Karol Kirycki: Pierwszy raz idea padła mniej więcej **jesienią 2009 roku**. Siedzieliśmy z Kubą Szopą po Garaż Jam 2010 w Białymstoku zadowoleni, że fajnie wyszło i rozkminialiśmy co tu zrobić, żeby do Białegostoku przyjeżdżało więcej osób. Jest skatepark, dirt, gąbki... przenieśmy miejscówkę do Warszawy i zrobmy kryty dirt!

Zgrana ekipa z pasją i doświadczeniem z Białegostoku jest gwarancją tego, że musi się udać. Jakie były problemy przy realizacji?

K: Problemów na tym etapie w zasadzie nie mieliśmy. Dość szybko udało się znaleźć w internecie używaną halę namiotową w dobrej cenie. Z miejscem nie było już tak łatwo, bo ceny dzierżawy gruntów są bardzo zróżnicowane, a w atrakcyjnych lokalizacjach bardzo drogie. W poszukiwaniach objechaliśmy wielokrotnie Warszawę i spotkaliśmy się z paroma urzędnikami, którzy zupełnie nie rozumieli o co chodzi.

"Dirtpark? to będziecie takie betonowe słupy stawiać tak? Eee, to nie, to zupełnie nie wypali". Pewnego dnia wyszliśmy z Jamajem, u którego miałem bazę wypadową (pozdrowiam państwa Jamajów) na spacer z psem na pobliską Skrę. Zobaczyliśmy zdezelowany stadion Skry i masę terenu w obrębie obiektu. Padło pytanie "dlaczego nie tutaj?". Złożyliśmy papiery do zarządu klubu. Na odpowiedź czekaliśmy pół roku. W końcu padła pozytywna. Jednak po kilku miesiącach zmienił się zarząd klubu i trzeba było zacząć wszystko od początku...

Budowa...

Jak prezentuje się dirt park w liczbach?

Maciej Kucbora: Dirtpark to 1300m² powierzchni i z tego co nam wiadomo jest to pierwsza na świecie, udana próba upchnięcia takiej infrastruktury pod dachem. To około 520 ton ziemi, 10m³ drewna, ponad 300m² płyty wiórowej i OSB, około 80kg gwoździ i wkrętów. To także kilka połamanych młotków, spalonych pilarek, zużytych bitów wkrętarki, zmiażdżonych lub skaleczonych palców pracujących ziomów, kilkanaście kilogramów zjedzonej kielbasy z grilla i masa wypitych puszek Burna. I chyba przede wszystkim kilkaset godzin codziennej pracy kilku osób, którym z tego miejsca wypada serdecznie podziękować!

Pierwsza w Europie tego typu „Dirtowa Świątynia” ukryta jest pod namiotem dmuchanym – dla niewtajemniczonych w techno-logię – o co chodzi?

M: Dmuchany balon to nic innego jak zwykła hala pneumatyczna jakie widać w ośrodkach tenisowych. Z technicznego punktu widzenia działa to na bardzo prostej zasadzie różnicy ciśnień - przymocowany za pomocą specjalnych kotew do podłoża gumowy brezent, podłączony do agregatu i dzięki tłoczonemu powietrzu podnosi się i utrzymuje w górze. Agregat podłączony jest do sieci elektrycznej - w związku z czym, gdy zabranie prądu dach zwyczajnie wali nam się na głowę.

Sama budowa trwała z tego co mi wiadomo 2 miesiące, kto wam pomógł, kto postawił i nadmuchał Dirt Park, a środek wypełnił budowlami drewnianymi i ziemnymi?

M: Tak naprawdę, w związku z tym, że dysponowaliśmy dość ograniczonymi środkami finansowymi wszystko zrobiliśmy sami. Ja byłem odpowiedzialny za proces organizacji budowy i całą logistykę z tym związaną. Planowanie wymagało szczegółowego zgrania wszystkiego w czasie – np. ilość drewna i ziemi musiały zostać dokładnie policzone i złożone w odpowiednim miejscu na terenie przed zamocowaniem i postawieniem hali, albowiem później do naszej dyspozycji pozostały już tylko małe osobowe drzwi wejściowe. Do pomocy zgłosiło się kilku wolontariuszy, którzy w wolnych od szkoły lub pracy chwilach przychodzili nam pomagać w różnych czynnościach budowlanych na prostych zasadach - godzina pracy przy budowie została wymieniona na godzinę jazdy na parku po jego uruchomieniu. Na co dzień pomagał nam niestrudzony i sprawdzony Mateusz "Rudy" Kubiak, z którym to przeszliśmy przez najtrudniejsze etapy konstrukcyjne głównego budynku na parku. Do budowy hop zaangażowaliśmy naszym zdaniem jednego z najlepszych prosów w tej dziedzinie w kraju - Dominika "Mop'a" Szymańskiego. Jego doskonały zmysł planowania przestrzennego pozwolił zaoszczędzić masę czasu i pracy naszych wolontariuszy, a hopy dostawały na ogół bardzo dobre recenzje u użytkowników parku. Pump trackiem zająłem się osobiście. Zbudowanie go to było wiele godzin testowania i aplikowania zmian. Kreatywna praca i w sumie mega zajawa!

Terazniejszość...

Jeszcze przed samą budową zbudowaliście wokół Dirt Parku społeczność, która Was dopinguje, wspiera, podpowiada – jak ważne są dla Was te kontakty?

Kamil Obrok: Nie do końca tak było. Pierwotny zamysł był taki, aby cały projekt trzymać do samego startu budowy w tajemnicy, mieli o tym wiedzieć tylko bezpośrednio zaangażowani ludzie. Plan był taki, aby budować naturalnym sposobem co raz większe zainteresowanie. Pomysł z grubsza wydawał się całkiem dobry jednak w praktyce pominęliśmy kilka istotnych czynników jak np. założenie fanpage'a na Facebook'u. Chcieliśmy, aby informacja sama rozchodziła się z ust do ust bez angażowania do tego mediów. Jednak barierą, którą nas zmusiła do zmiany podejścia do tego tematu było niedowierzanie sponsorów i wszystkich osób, z którymi rozmawialiśmy. Idąc na spotkanie do zainteresowanych firm nikt nie wierzył w to, że coś takiego może powstać w Warszawie. Tym samym odbijaliśmy się od kolejnych drzwi z kwitkiem. Przez przypadek w pewnym momencie wyciekły piękne wizualizacje do mediów i jako pierwsza zrobiła pełny materiał Gazeta Wyborcza. Sama społeczność to była chwila z momentem rozpoczęcia budowy parku. Kiedy zaczęliśmy stawiać park ludzie po prostu poczuli atmosferę pewnego rodzaju wspólnej misji. Na budowę przychodzili rodzice z dziećmi (autentycznie 3 - 4 latki) i obiekt po prostu rósł w oczach. Do tej pory śmieję się, że nasz dirtpark to nie jest obiekt sportowy, ale żywy organizm, którego trzeba pilnować dosłownie jak szalonego nastolatka z ADHD.

DIRT PARK

“W ciągu ostatnich kilkunastu lat uczestniczyliśmy w niezliczonych projektach zarówno w kraju jak i zagranicą. Wszystkie jednak związane były z naszą pasją – rowerami.”



Zorganizowaliście kilka eventów, macie już stałych bywalców – może jakieś ciekawe pochlebstwa z ust riderów, jakaś anegdota?

K: Sporo tego było, bo sporo się u nas dzieje. Największą imprezą było otwarcie, na którym mieliśmy fajną obsadę z zagranicy - ekipa Masters of Dirt pokazała kilka dobrych sztuczek. Działo się! Anegdota o parku tak naprawdę jest tyle ile dni. Każda ciekawsza zmiana atmosferyczna czy wymiana najbardziej prozaicznej części parku to nie lada wyzwanie. Dobrą historią jest sam wybór miejsca parku jak już wspomniał Kiryk. Miejsce ogarnęli dość spontanicznie wraz z Jamajem podczas spaceru z psem... Ale kluczem historii jest to, że ta hala, która stoi tutaj, stała 20 lat wcześniej w tym samym miejscu przykrywając korty tenisowe - o ironio losu. Ciekawymi patentami były zimowe historie z odśnieżaniem dachu, wyglądało to bardziej jak 5 część Mission Impossible niż jak prace porządkowe na hali balonowej. Ja, Kiryk i Kucbor biegaliśmy po śliskim, 9 metrowym dachu przypięci jedną taśmą do lampy - to naprawdę wyglądało jak akcja somalijskich piratów na statku z bananami. Z kolei ostatnia marcowa przebudowa była natomiast największym przeżyciem każdego z nas jako chłopca - mogliśmy przez dwa dni non-stop bawić się Bobcatem - najlepszym plejem wszechczasów. Burn Dirtpark to nie miejsce, to stan umysłu ;)

Dirt Park to także koszty utrzymania, jak sobie z tym poradziliście z tym?

K: Burn, adidas Originals, POC, G-Shock, Dartmoor, Avebmx. To są firmy, które nas wspierają jako mecenas projektu. Kosztów utrzymania parku jest mnóstwo, bo jak mówiłem to żywy organizm - park nie stoi jak betonowa hala, ale oddycha agregatem. Niekiedy drobny uszczerbek powoduje znaczne koszty. Cały czas pracujemy nad wypracowaniem płynnego systemu utrzymania wszystkiego, jest to naprawdę praca niekiedy na 24h, 7 dni w tygodniu. Jednak podstawą parku są ludzie - buźca i fun. Gdyby nie to, to park już dawno by nie działał.

Przyszłość...

Wiem, że macie wizję na działanie całoroczne, zdradzisz co i jak?

Karol Kirycki: Oczywiście kryta miejscówka jest z założenia obiektem całorocznym. Na dniach ruszamy z programem sponsoringowym Top Rider. Celem projektu jest wyłonienie najzdolniejszych i najbardziej utalentowanych riderów, którzy zgarną kontrakty sponsoringowe o wartości około 8 tys zł. Do tego parę mniejszych i większych eventów, sesje szkoleniowe dla zaawansowanych oraz warsztaty dla zupełnie początkujących.

Jesteście świetnym przykładem na to, że riderzy mogą i potrafią przygotować i doprowadzić projekt do końca, ale wiem też, że wspieracie i rozwijacie również inne projekty.

K: Kluczowe dla realizacji tak skomplikowanych i nietuzinkowych projektów jest tutaj doświadczenie naszej trójki, które wynika z działalności w dyscyplinach, którymi się zajmujemy od początku ich istnienia w Polsce. W ciągu ostatnich kilkunastu lat uczestniczyliśmy w niezliczonych projektach zarówno w kraju jak i zagranicą. Wszystkie jednak związane były z naszą pasją – rowerami. Na bazie doświadczeń nabytych w ciągu ostatnich miesięcy udało nam się sprecyzować cele i kierunki naszej dalszej działalności. Jako firma RADICAL Sports Management oraz Stowarzyszenie DIRT będziemy robić wszystko co w naszej mocy, żeby popularyzować sporty ekstremalne poprzez m.in. organizację eventów oraz kolejnych obiektów, a także współpracę i wsparcie sportowców. Aktualnie pracujemy nad 2 kolejnymi obiektami. Głównym projektem jest tutaj "Kryty skatepark dla Krakowa", który powoli nabiera rozpędu.



GRAVITY REVOLT

KLUB Z PASJĄ



rozmówcy: Piotr Gaik, Adam Sołtys, Władysław Bieda, Andrzej Smoter
pytania zadawał: Zbyszek Nowicki
zdjęcia: Andrzej Gaik

Gravity Revolt powstał z wielkiego zapału Riderów do jazdy rowerowej DH. Młodzieńcze marzenia na utworzenie zespołu i zaplecza nie spełniłyby się pewnie, gdyby nie zaangażowanie w to władz samorządowych i lokalnego biznesu. Współpraca i zrozumienie międzypokoleniowe zaowocowały czymś więcej niż zespół - powstał świetny fundament do promocji sportu wśród młodzieży. Jak to się robi, zapytałem Piotra Gaika jednego z założycieli klubu, wójta gminy Słopnica, burmistrza Limanowa i właściciela firmy – głównego sponsora.



Piotr Gaik

Skąd pomysł na team?

Wszystko zaczęło się w 2010 roku, zaczynałem wtedy swoją przygodę z rowerem. Podczas mojego pierwszego wypadu na trasę zjazdową do Kasiny (który też był pierwszym wypadem na przygotowaną trasę), spotkałem dwóch Krzyśków i Mateusza. Po całym dniu jazdy zapytałem się ich "Co wy na to, abyśmy założyli własny klub?". Chłopaków zaciekał ten pomysł i tak wszystko się zaczęło. Na początku nie było łatwo, zwłaszcza jeśli chodzi o wszystkie formalności (bieganie po urzędach itp.). Jednak nie zraziliśmy się i udało się wszystko załatwić - pomagali nam w tym klub Limanowa Forrest za co im dziękujemy!

Jesteście zróżnicowani wiekowo, a i zapewne charakterki macie różne - co jest cementem, który pozwala trwać Waszej grupie?

Najmłodszy członek klubu ma 14 lat, a najstarszy 30. Średnia wieku w klubie to około 19,5. Mogę napisać, że praktycznie każdy z nas jest inny, może właśnie to powoduje, że tak świetnie się dogadujemy i wychodzimy z co raz to lepszymi pomysłami. Razem tworzymy prawdziwą "rodzinę". Praktycznie wszystko razem robimy. Razem trenujemy, imprezujemy, serwisujemy rowery i startujemy w zawodach. Robimy to co kochamy i mamy z tego wielki FUN! I to jest dla nas najważniejsze.

Co poradzilibyście ludziom szukającym wsparcia, sponsorów, czego unikać, jak się przygotować do poszukiwań?

Napiszę jak to wyglądało na naszym przykładzie. Stworzyliśmy "Ofertę dla sponsorów", w której umieściliśmy wszystkie informacje o naszym klubie, naszych sukcesach, planach i co może zyskać potencjalny sponsor. Ofertę wzbogaciliśmy fotkami naszego fotografa Andrzeja Gaika. I zaczęliśmy chodzić po okolicznych firmach. Pozyskanie sponsora nie jest łatwe, zwłaszcza w tym sporcie, który nie jest niestety znany w Polsce. Nie poddaliśmy się tak łatwo i udało się pozyskać firmę "Góral", od której otrzymaliśmy do dyspozycji samochód VW T4, narzędzia i paliwo na dojazd na zawody oraz treningi. Sponsor zapewnia nam całą obsługę podczas zawodów, jedzenie, serwis rowerów, mycie rowerów. Za co jesteśmy BARDZO wdzięczni!

Gmina Słupnica i Miasto Limanowa bardzo zaangażowały się w wasze działania. Jak udało się Wam zarazić gminę i miasto swoim pomysłem?

Jeśli chodzi o wójta gminy Słupnice pana Adama Sołtysa to nie było problemu, nasza gmina inwestuje dość duże pieniądze w rozwój sportu. I każdy klub, który mieści się w gminie Słupnice może liczyć na wsparcie finansowe - jeśli oczywiście

dobrze wypełni papiery o dotację - ale z tym nie ma problemu, bo można liczyć na dużą pomoc od strony gminy. W tym roku otrzymaliśmy 8 tysięcy złotych. Z panem Sołtysem mamy dobry kontakt, obserwuje nasze wyniki, często ogląda nasze nowe fotki na naszej stronie. W tym roku zaprosił nasz klub abyśmy zrobili mały pokaz, na złazie na Mogielicy, przeważnie jest tam ponad 1000 osób.

Miasto Limanowa i burmistrz Władysław Bieda wspiera naszą inicjatywę przy organizacji zawodów downhillowych w Limanowej. Przeważnie to wsparcie polega na zakupie pucharów oraz opłaceniu pomiaru czasu. Interesuje się naszym sportem, teraz nawet jest złożony projekt do UE, o dofinansowanie budowy na Łysej Górze ośrodka sportów ekstremalnych, na której w ramach projektu miałyby się znaleźć trasy downhillowe, freeridowe, enduro, bike park z dirtami, pump trackiem. Do tego zakup całej aparatury pomiarowej oraz zakup kamer i dużego telebimu, który miałby być umieszczony na mecie - to jest tylko projekt, teraz trzymamy kciuki aby udało się go zrealizować!

"Robimy to co kochamy i mamy z tego wielki FUN! I to jest dla nas najważniejsze."

Macie wsparcie z urzędu i firmy zewnętrznej - czy jest to swojego rodzaju "mobilizator" do startów?

Myślę, że na pewno w jakimś stopniu jest to swego rodzaju mobilizacja do startów. Każdy wolny czas poświęcamy na jazdę, ale to dlatego, że z jazdy czerpiemy wielką frajdę i chcemy się tym bawić! Dzięki wsparciu gminy Słupnice oraz firmy "Góral" jest nam łatwiej. Każdy kto jest w klubie dostaje coś na rozpoczęcie sezonu. W tym roku jest to opona. Siódmka osób, która startuje w największej liczbie zawodów otrzymuje od klubu 4 opony, łańcuch, obręcz, dętki – dzięki temu możemy pozwolić sobie na start w większej ilości zawodów.

Dzięki za rozmowę i powodzenia w startach! Jest może jakieś hasło, przysłowie, motto, które chciałbyś przekazać innym?

Ja również dziękuję za rozmowę i mam nadzieję, że w tym sezonie pokażemy się z jeszcze lepszej strony na polskiej scenie downhillowej! Chciałbym jedynie życzyć wszystkim, aby bawili się jazdą tak dobrze jak my!



GRAVITY REVOLT

KLUB Z PASJĄ





Wójt Gminy Słopnice Adam Sołtys

Wielki szacunek należy się Panu, za tak wielką pomoc przy wspieraniu sportu rowerowego. Proszę powiedzieć jak do tego doszło, że gmina zdecydowała się pomóc w rozwoju i utrzymaniu teamu Gravity Rewolt?

Początkowo w Słopnicach był tylko jeden klub – klub piłkarski Sokół Słopnice. W ostatnich latach obserwuję wielką aktywność młodzieży ze Słopnic - powstały nowe kluby i stowarzyszenia. I to jest bardzo ważne, aby młodzież sama chciała coś pożytecznego robić, a samorząd chętnie takie działania wspiera. Dlatego bez wahania podjąłem decyzję o wsparciu stowarzyszenia Gravity Revolt. Już po pierwszym roku działania muszę powiedzieć, że zapał i chęć działania przerósł nasze oczekiwania. Pojawiły się już nawet spore osiągnięcia i sukcesy. Gratuluję!

Chłopaki godnie reprezentują gminę – obserwujecie ich poczynania?

Cieszę się, że reprezentują naszą gminę i śledzę ich osiągnięcia na stronie internetowej stowarzyszenia. Gratuluję udanych występów, osiągnięć sportowych oraz profesjonalnego prowadzenia strony internetowej. Zawsze znajduję tam świeże informacje o działaniach prowadzonych przez klub. Przy okazji przekazuję gratulacje dla Andrzeja za piękne zdjęcia. Do wszystkich członków klubu: Tak trzymać!

Burmistrz Miasta Limanowa Władysław Bieda

W środowisku rowerowym jest Pan świetnym przykładem dla innych miast jak wspierać rozwój sportu i to nie tylko „orlików”. Skąd u Pana zainteresowanie sportami rowerowymi?

Sport to zdrowie, to nie jest pusty slogan, ale udowodniona prawda. Posiadanie wielu kompleksów sportowych czy miejsc rekreacyjnych pozwala na prowadzenie zdrowego stylu życia, bowiem: "W zdrowym ciele zdrowy duch". Każdy człowiek ma jakieś swoje hobby, które daje mu siłę i cel w życiu. Jedni próbują gry na gitarze, inni grają w szachy, jeszcze inni zajmują się wspinaczką wysokogórską. Jednak ci, dla których liczy się przede wszystkim zdrowie, kondycja i dobre samopoczucie, wybierają sport: jazdę na rowerze, na rolkach, jogging, pływanie, itd. Uprawianie sportu przynosi rozliczne korzyści. Za każdym razem, gdy poziom naszej aktywności fizycznej wzrasta, dotleniamy organizm, kształtujemy smukłą sylwetkę oraz poprawiamy własną koordynację ruchową. Na przykład, wasza dyscyplina wymaga nie tylko żelaznych mięśni i wytrzymałości, ale bardzo trzeźwej głowy, a to przydaje się także po zejściu z roweru. Warto uprawiać sport, bo w ten sposób rozluźniamy się, relaksujemy, nabieramy dystansu do codziennych problemów. Sport daje nam też zadowolenie z sukcesów, jakie osiągamy, a to oznacza dobry humor. Zabiegam i będę zabiegał, aby w naszym mieście każdy mógł uprawiać ulubioną dyscyplinę sportową.

W planie miasta Limanowa jest budowa Bike Parku (centrum sportów ekstremalnych), organizowanie zawodów – to duża inwestycja – jakie korzyści mogą wyniknąć z takiej inwestycji?

Mamy w planach budowę wielu różnych obiektów sportowo-rekreacyjnych, w tym bike parku rekreacyjnego. Chcemy tak poprowadzić trasy zjazdowe, dual slalom czy freeride, aby można było organizować zawody krajowe, a może nawet międzynarodowe. Wszystko to w ramach dużego projektu o nazwie „Centrum Wypoczynku i Sportów Ekstremalnych na Miejskiej Górze”, na zboczach której miasto posiada prawie 40 hektarów lasu, idealnie nadającego się na tego typu ośrodek. Złożyliśmy wniosek na dofinansowanie z MRPO, czyli do Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Konkurencja jest wielka, ale mamy nadzieję, że nasz projekt zostanie wysoko oceniony i otrzymamy dofinansowanie na realizację tej ważnej dla miasta inwestycji. Obok przystosowanych terenów do uprawiania kolarstwa górskiego będzie tam można uprawiać: jazdę konną, paralotniarstwo, biegi ekstremalne, turystykę pieszą / nordic walking. Powstanie tam również kolejka wielo- o długości 1200 metrów, park linowy, miejsca biwakowe, gastronomia, parkingi, itp. Wszystko to mamy nadzieję podnieść znacznie atrakcyjność Limanowej. Chcemy aby przyjeżdżający tu mogli nie tylko dobrze pomieszkać i zjeść, ale również Korzystnie dla zdrowia aktywnie odpocząć.

Sponsor i serce klubu Andrzej Smoter

To co Pan robi dla chłopaków z Gravity Revolt zasługuje w naszych czasach na uznanie. Dlaczego zdecydował się Pan im pomóc?

Oj ciężkie pytanie... Przede wszystkim chciałem wesprzeć chłopaków, aby mogli się wybić i kontynuować swoją pasję. Klub jest dla mnie czymś więcej, spędzam z nimi miło czas pomagając na zawodach równocześnie relaksując się! To świetna forma wypoczynku! Polubiłem ten sport, uwielbiam oglądać zmagania chłopaków. Kiedy widzę zaangażowanie zespołu, ich profesjonalny trening jak i podejście do całej sprawy, to wiem że sponsoring nie idzie na marne. Jestem bardzo zadowolony z osiągnięć klubu w sezonie 2011, Uważam że jeżeli młodzież ma jakieś zainteresowania to warto w nich inwestować nie myślą wtedy o głupotach

Są jakieś korzyści ze wspierania teamu dla firmy?

Dla firmy jest to najlepsza reklama. Miło, że firma utożsamia się z tym klubem. Jakichś korzyści materialnych nie odnoszę, ale może i na to przyjdzie czas, chociaż nie jest to dla mnie najważniejsze. Mam nadzieję, że zapewniłem chłopakom dobry start, a klub będzie zdobywał kolejnych sponsorów, bo naprawdę warto inwestować w młodzież.



Pump track

*"Nie sprzęt,
lecz technika
zrobi z Ciebie
zawodnika"*

Podczas jakichkolwiek wyścigów na torze czy po prostu zwykłych skoków na hopkach bardzo łatwo wyłapać osoby, które mają technikę oraz te, które jeżdżą jak "kamikadze". Technika jazdy bardzo wiele mówi o tym, czy ktoś panuje nad rowerem i traktuje jazdę na nim jak zabawę, czy po prostu walczy o życie i z góry stoi na przegranej pozycji. O ile wszyscy wiedzą o czym mowa, to rzadko kto potrafi powiedzieć jak takie braki w technice zniwelować. Trenować, trenować i jeszcze raz trenować! ale gdzie? na torze 4X? trasie downhillowej? na hopkach, które znamy na pamięć? I tutaj zmierzamy do celu tego artykułu, czyli do... pump tracku. Dlaczego akurat pump track? Co taka "trasa" ma w sobie innego, że akurat to jest idealne miejsce do nauki jazdy? Już tłumaczę.

tekst: Tomasz Profic zdjęcia: Konrad Ruciński badphoto.pl





Co to jest pump track?

Wpierw zacznijmy od przedstawienia jak wygląda typowy "pump track". Jest to niewielki tor ziemny zbudowany tak, abyśmy mogli jeździć po nim w kółko. Składa się przeważnie z rollerów (muld) oraz band. Podstawową zasadą poruszania się po takim torze jest to, że nie musimy pedałować, a wręcz jest to zabronione. Dobrze zbudowany tor wręcz uniemożliwia zapedałowanie, ponieważ nie zyskamy na prędkości, lecz ją wręcz stracimy i nici z płynności jazdy, która jest tutaj najważniejsza. Cała zabawa polega na "pompowaniu" rowerem tak, aby rozpedzić się i utrzymać prędkość. Zbudowanie pump tracka nie wymaga wielkich nakładów pracy, a zawsze jest to jakaś odskocznia od jazdy po tych samych miejscówkach. Można się na nim pościgać ze znajomymi, a gdy jest możliwość

wyboru innej linii, to można nawet wyprzedzać. Cały tor musi być maksymalnie płynny, wałki powinny mieć odpowiednią wielkość w stosunku do uzyskiwanej w danym miejscu prędkości. Wszystko musi być zrobione tak, aby można było jak najefektywniej wykorzystać muldy do nabierania prędkości. To samo dotyczy się band, nie mogą być one zbyt ciasne, bo będzie trzeba hamować, ani zbyt otwarte, ponieważ wtedy wytracimy prędkość. Ogólnie nie istnieje recepta na pump track idealny, ale są pewne standardy, których warto się trzymać. Z kolei ilość linii i opcji przejazdu jest w zasadzie ograniczona tylko pomysłowością budowniczych i miejscem jakim dysponujemy. Co ciekawe, pump track powinien być zbudowany w taki sposób, że nie powinno mieć znaczenia, w

którą stronę jedziesz po trasie. W bogatszych i bardziej zwariowanych wersjach, można dodać wallride'y, transfery czy alternatywne linie przejazdu, co sprawia że stopień trudności rośnie, a każde kolejne okrążenie możemy pojechać w inny sposób. Ważne, aby wszystkie przeszkody można było pokonać w płynny sposób, czy to pompując, przejeżdżając manuałem czy po prostu przeskakując sekcję muld.



*„ Im więcej trenujesz
na takiej trasie,
tym stajesz się lepszy,
a im lepszy jesteś,
tym więcej frajdy masz
z jazdy na rowerze. ”*

Dlaczego i po co?

Wiemy już czym jest pump track, ale dlaczego jest to tak dobre miejsce do trenowania techniki? Otóż cały tor nie grzeszy wielkością, a co za tym idzie, musimy nauczyć się manewrować rowerem na bardzo małych obszarach, bardzo ciasnych profilach, a przy tym musimy utrzymać prędkość tak, aby zaliczyć kolejne okrążenie. Jazda po pump tracku nie jest prosta, wręcz stanowi wyzwanie dla mniej wprawnych rowerzystów. Na początku walczysz z trasą, ale jak już się jej nauczysz, to zaczynasz walkę z rowerem, który zdecydowanie nie chce jechać tam gdzie Ty chcesz, a tym bardziej nie chce skręcać tak ostro, jak wymyślili to sobie budowniczy toru. Jednak, gdy już nad tym wszystkim zapanujesz, to jazda w kółko zaczyna sprawiać Ci dziwną przyjemność – "okiełznałem potwora" myślisz – i zaliczasz kolejne okrążenia, aż do momentu, gdy Twoje mięśnie powiedzą "dość!". Im bardziej zaczniesz się wkręcać w jazdę w kółko, zaczynasz wybierać nowe sposoby przejazdu i już nie pompujesz każdej przeszkody, lecz zaczynasz bawić się w jazdę manuałem czy przeskakowanie kolejnych sekcji toru. Najważniejsze jest to, aby utrzymać prędkość i przede wszystkim płynność jazdy. Im więcej trenujesz na takiej trasie, tym stajesz się lepszy, a im lepszy jesteś, tym więcej frajdy masz z jazdy na rowerze. A przecież o to w tym wszystkim chodzi, co nie?

*„Idealne miejsce, aby
nauczyć się panowania
nad rowerem oraz
zdobywania
umiejętności, które z
pewnością przydadzą się
nam w codziennej
jeździe czy to na dircie,
trasie downhillowej czy
lokalnym torze four
crossowym. ”*

Co zyskujemy?

Jazda na pump tracku uczy pompowania na przeszkodach, lepszego wybijania się z małych wybić oraz pokonywania ciasnych band. Dodatkowo poprawia naszą koordynację ruchową i wyczucie roweru. Wiele osób jeżdżących w DH nie potrafi tak naprawdę wybijać się z małych nierówności, co może przydać się, aby przeskoczyć np. sekcję korzeni. Umiejętność nabierania prędkości bez pedałowania przydaje się praktycznie w każdej dyscyplinie i powinna to być podstawowa umiejętność każdego rowerzysty. Ważne jest też to, że jazda po pump tracku jest bardzo wyczerpująca fizycznie dzięki czemu może być dobrym przygotowaniem fizycznym do jazdy na bardziej wymagających trasach, a zarazem jest to idealne miejsce, aby nauczyć się panowania nad rowerem oraz zdobywania umiejętności, które z pewnością przydadzą się nam w codziennej jeździe czy to na dircie, trasie downhillowej czy lokalnym torze four crossowym.



Pump Track

www.43ride.com



Na koniec należą się podziękowania dla Roberta Kuleszy oraz Wojtka "Diabła" Koniuszewskiego za pomoc w przygotowaniu tego artykułu, który ma zachęcić Was do pracy nad swoją techniką jazdy oraz przyczynić się do powstawania co raz to nowych miejsc do jazdy, które wymagają czegoś więcej niż tylko odwagi i prędkości.





TEST NSbikes SODA

tekst: Adam Budzynowski

zdjęcia: Adam Łakomy

adamlakomy.blogspot.com

Jeżeli coś jest do wszystkiego, to jest...

Opis techniczny

Soda to rama, na bazie której można łatwo zbudować uniwersalnego fulla. Pierwsza myśl jaka przychodzi mi do głowy to modny rower mini-dh. Kolory również aktualne i "lanserskie", surowe aluminium połączone z białym plus kolor prosto z kamizelki pracownika budującego autostrady, to przepis na dość rzucający się w oczy rower. Rama pozwala na szybkie ustawienie skoku zawieszenia, oraz dopasowanie pod daną sytuację. Tylne haki są regulowane w zakresie 417/433mm. Zawieszenie możemy ustawić na 152mm lub 177mm skoku. Rama posiada główkę 1.5 ZS czyli tzw. standard tapered. Dodatkowo w ramie są dwie możliwości prowadzenia przewodów, w ramie lub przelotkami na zewnątrz. Kilka ważniejszych danych z geometrii ramy: kąt główki przy skoku 152 wynosi 66.5 stopnia, a przy skoku 180 zmniejsza się do 65.5; górna rura M - 548mm L - 564mm, damper o długości 216mm.

Ustawienia

Opisując w skrócie właściwości ramy: przy najkrótszym ustawieniu tylnego trójkąta oraz skoku 150mm Soda będzie idealna do slopestyle'u oraz trików na dirtie oraz enduro; jeśli zwiększymy skok do 180mm oraz ustawimy długość tylnego trójkąta na maksymalną wartość, rama stanie się idealną maszyną do freeride'u. No i to by było na tyle w kwestiach technicznych. A jak to wszystko sprawdza się w praktyce?

Od początku istnienia firmy NS Bikes, założycielom chodziło po głowie pomysł na rower full suspension. Jednak skupieni na dynamicznie rozwijającej się scenie dirtowej, projektując rowery ht, odłożyli plany na później. Na szczęście chłopaki nie zapomnieli o fullach i 3 lata temu wrócili do projektu. Mieli sporo czasu żeby dopracować pomysł, sprawdzić materiały oraz podwykonawców. Również projektanci ze znanej francuskiej firmy Sunn mieli swoje dwa słowa. Po pewnym czasie pojawiły się prototypy, które były jeżdżone między innymi przez Sama Pilgrima na międzynarodowych zawodach, jak również polskich zawodników. Wreszcie dzięki tej współpracy powstała rama Soda FR oraz Soda Slope.

Do testu dostałem gotowy rower Soda FR1, który pojawił się w ofercie na rok 2012. Jest to najbogatsza wersja roweru wyposażona w: powietrzny amortyzator Rock Shox Totem RC 2P z regulacją skoku 150/180, nad tylnym zawieszeniem panuje damper firmy Rock Shox Monarch Plus R, posiadający 3 szybko regulowane stopnie kompresji. Duża część osprzętu opiera się na rodzimych produktach NS, czyli: cały kokpit, koła, siodło oraz pedały. Napęd oraz hamulce SRAM, czyli zatrzymuje nas Avid Elixir 5, napędzi system 10-biegowy SRAM X.7 .





Lokalne miejscówki (dirt, tor 4x, lekkie enduro)

Zaczynając praktyczną część testu NS Soda FR1, zabrałem rower w moją śląską okolicę. Dość płasko, miejscówki rozrzucone, więc trzeba dojeżdżać. W takim razie kask na głowę i jedziemy. Sztyca w górę, w tym wypadku była to zdalna hydrauliczna sztyca firmy Kind Shock (niestety nie będzie jej w seryjnym rowerze), usadowiłem redaktorskie cztery litery na siodełku i ruszam. Rower posiada system 1x10 co staje się co raz modniejsze, lecz w tym wypadku to nie tylko trend, ten system dzięki kasecie 11-36 pozwoli nam podjechać pod dużą górkę oraz zjechać dokręcając bez obawy o zbyt mały zakres przełożeń. Pozycja na rowerze w trybie enduro, też jest wygodna. Nie łamie nam kręgosłupa, zwłaszcza gdy kierujemy się wyborem roweru uniwersalnego, na którym możemy nabijać sporo kilometrów nie tylko jadąc na stojąco w dół.

Rower ustawiłem na skok zawieszenia przód 150mm oraz tył 152mm. Wystarczająco jeśli nie jesteśmy w górach, a chcemy poszaleć po lokalnych trasach lub mieście. Duży plus, że Totem jak i tylny Monarch posiadają regulację kompresji, więc możemy ustawić czułość zawieszenia do danej trasy. W telegraficznym skrócie, czyli na podjazdy maksymalna kompresja żeby nie tracić energii pedalowania na pracę zawieszenia. Aby przetestować opisywaną przez konstruktorów Sody uniwersalność, zabrałem rower w bardzo zróżnicowany teren. Soda zaskoczyła mnie skocznością na dirtach, jak również stabilną jazdą na naszych hałdach. Na torze 4X po zwiększeniu kompresji zachowywała się prawie jak sztywniak, pozwalając na typowe pompowanie muld i odzyskiwanie prędkości z przeszkód tłumiąc je. Z kolei na single trackach mogłem wykorzystać czułą pracę zawieszenia, wybierając nawet małe nierówności, co jest rzadko spotykane w takich prostych rodzajach zawieszenia. Po dojechaniu do końca trasy, zmiana biegu, sztyca w górę i wracamy jak przyjechaliśmy. Dla innych skończyłoby się to kolejnym w ciągu dnia podprowadzaniem roweru na początek traski.





Enduro

Pora na góry. Rower został wrzucony na auto, cel Wisła Stożek, aura jesienno-zimowa temperatura 4 stopnie. Na rozgrzewkę enduro: leśna droga od dolnej stacji pod schronisko, wrażenia z tego typu jazdy opisałem wcześniej i są one potwierdzone również w górach. Soda jako uniwersalny rower świetnie radzi sobie również z podjazdem. Jedyna rzecz, która mnie trochę denerwowała podczas podjazdu po nierównym podłożu, dotyczy to również wykonywania wąskich nawrotów w trakcie pedalowania, to uderzenie korbą o ziemię. Po zmianie kierunku jazdy, niższy suport = niższy środek ciężkości, a w rowerach FR/DH jest on bardzo oczekiwany oraz odpowiada za ogólne prowadzenie roweru. Ale to tylko mały minus przy enduro. Mniejsza z tym...

Zjazd

Bierzemy się za kwestię zjazdu, która wszystkich bardziej interesuje. Wisła Stożek A-line - celowo wybrałem tę trasę, gdyż jest to trasa dość równa, nastawiona na skakanie oraz posiadająca duże i wysokie bandy, co nam daje typowo freeride'owe warunki. Lokalni riderzy wybierają właśnie takie rowerki, pozwalające na trochę zabawy w powietrzu, więc NS Soda powinna czuć się pewnie na tego rodzaju trasie. Skoczność oraz zwinność ramy przyda nam się na stolikach, również podczas zabawy i umilania lotu sztuczkami. W końcu z przodu mamy Totema, więc nastąpiło szybkie przypomnienie robienia

X-up'ów. Nawierzchnia tego typu tras jest w miarę równa, co pozwala nam się skupić na zabawie. Zawieszenie pracowało tam gdzie było potrzebne, nie przeszkadzało podczas wybijania się, pomagało przy lądowaniach. Czyli tak jak być powinno. Moja pierwsza myśl: idealny rower na bike parki, w końcu powstaje ich coraz więcej, więc dobrze że już mamy taki rower do wyboru.

Jedziemy dalej: "A-line" za nami, wpadam do lasu z PP, bez zatrzymania, bez zmian w zawieszaniu, korzenie znikają pod kołami, kamienie również, na dużych tarkach zawieszenie trochę się gubi, ale nie w takim stopniu żeby traciło poważnie przyczepność i skakało po dziurach. Rower dalej prowadzi się jak po sznurku, w każdej chwili możemy go poderwać, zmienić szybko linię przejazdu. Soda jest dość krótka, więc bez problemu można zawijać się w bandach, bawiąc się jazdą. Wyjeżdżając z lasu rower znowu zamienia się maszyną do trików. Na dolnej sekcji hopek, krótkie szybkie bandy pozwalają sprawdzić jak rower poradzi sobie z nurkowaniem, czyli wpływem siły odśrodkowej na zawieszenie - test zdany. Ku mojemu zdziwieniu trasa kończy się dość szybko, ale chcąc jeszcze poskakać, znowu podniosłem sztycę i podjechałem kawałek wyżej, żeby jeszcze raz przejechać dolną polankę.

Długi dzień pozwolił mi na wykonanie wielu zjazdów, jedynie nie mogłem odwiedzić wallride'a na jednej z tras, gdyż było ściągane drzewo i robotnicy skutecznie mnie przepędzali. Po jeździe zerknięcie na gumki pokazujące wykorzystanie skoku, przód oraz tył

z marginesem na dobiecie, 2 powietrzne amortyzatory dostały wycisk na trasie: loty, rockgarden, korzenie - ogólnie nie jest źle, zawieszenie jest dobrze obliczone i nawet przy powietrznym damperze zachowany jest bezpieczny zapas skoku.

Wnioski

Po tym teście z pewnością mogę nazwać Sodę rowerem mini-dh. Pewnie na moim Summumie miałbym lepszy czas, ale na pewno nie dałby mi tyle frajdy z zabawy co mniejsza Soda. Również gdybym się uparł mógłbym zabrać Summuma z kątem główki 62 stopnie i długością małego kombi na wycieczkę w teren razem z podjazdami, ale czy to będzie przyjemność?

Rower firmy NS Bikes wypełnia nam lukę między dużymi fullami, a rowerami do agresywnego enduro. Jest to świetny kompromis dla osoby, która chce mieć możliwość uprawiania zjazdu, nie rezygnując z wycieczek rowerowych w płaskim terenie. Nie będą nam potrzebne dwa rowery o odmiennych zastosowaniach. Przed testem byłem sceptyczny co do uniwersalnych rowerów, ale test w naszych górach zweryfikował to, że jednak jest to dobry pomysł, który oszczędzi nam wydatków na zakup drugiego roweru jeśli nie chcemy ograniczać się do jednego stylu. Więc dokończę tytuł artykułu: Jeśli coś jest uniwersalne... To naprawdę nie jest złe.





rozmawiał : Norbert P.Korzus
zdjęcia: arch. Cowanbikes.com.

Cowan Bikes John Cowan

Topowe marki próbują wpasować się w panującą modę, sponsorując przy tym najpopularniejszych zawodników i dalej lansując utarte stereotypy. Tworzy się w ten sposób błędne koło. Tworząc rowery w Cowan Bikes zależy mi tylko na rozwoju. Aby podnieść poziom jazdy potrzebujemy lepszych rowerów. Nie tylko lżejszych, ale także z kompletną charakterystyką ramy dopasowaną do wybranej dyscypliny. Oprócz wagi w dircie ważne jest ile i w jakiej płaszczyźnie rama się ugina.



Norbert Korzus: Witaj w 43RIDE. Doszły nas słuchy, że zakładasz własną firmę i ta informacja bardzo nas ucieszyła. Możesz nam streścić jaki jest cel Cowan Bikes?

John Cowan: Hej, dzięki. Zawsze byłem bardzo technicznie nastawiony i wkręcony w to na czym jeżdżę. Po 11 latach jazdy na cudzy rachunek zachciałem zrobić coś dla siebie i robić dokładnie takie rowery o jakich zawsze marzyłem. Naszym celem jest stworzenie najlepszych i bezkompromisowych rowerów "parkowych" na świecie. Nie obchodzi mnie czy zarobimy pieniądze, chcę je zbudować i jeździć na nich.

Byłeś związany z jedną marką przez bardzo długi czas. Razem z Kona wprowadziłeś wiele przełomowych rowerów do dirtu. Czy własna firma była pomysłem, z którym nosiłeś się od dłuższego czasu?

Pomysł projektowania własnych rowerów pierwszy raz przyszedł mi do głowy bardzo dawno temu. Jednak Kona była dla mnie jak druga rodzina i po podpisaniu z nimi umowy przestałem o tym myśleć. Myślałem, że będę jeździć dla nich już zawsze. Przez ostatnie kilka lat wiele rzeczy uległo zmianie i zrozumiałem, że jedyną szansą na dokładnie takie rowery o jakich marzę jest zbudowanie ich samemu

Wspominałeś, że obecna oferta rowerów do dirtu irytuje Cię. Co twoim zdaniem powinno ulec zmianie i na co kładziesz nacisk w swoich rowerach? Skoro wybór padł na karbon czy waga jest dla Ciebie najważniejsza?

Dla dużych firm liczy się głównie przychód więc największy nacisk kładzie się na modne rozwiązania. Topowe marki próbują wpasować się w panującą modę, sponsorując przy tym najpopularniejszych zawodników i dalej lansując utarte stereotypy. Tworzy się w ten sposób błędne koło. Tworząc rowery w Cowan Bikes zależy mi tylko na rozwoju. Aby podnieść poziom jazdy potrzebujemy lepszych rowerów. Nie tylko lżejszych, ale także z kompletną charakterystyką ramy dopasowaną do wybranej dyscypliny. Oprócz wagi w dirtcie ważne jest ile i w jakiej płaszczyźnie rama się ugina. Bardzo ważna jest dla mnie również prostota. To są właśnie

nasze trzy główne cele przy projektowaniu rowerów: niska waga, ugięcie/charakterystyka oraz prostota.

Masz ogromne doświadczenie z rowerami, a teraz założyłeś własną firmę. Jesteś inżynierem czy zdobywałeś wiedzę sam pracując przy kolejnych projektach? Czym konkretnie zajmujesz się w Cowan Bikes?

Tak jak już wspominałem na początku, jestem bardzo technicznie nastawiony i zawsze ciekawi mnie jak to wszystko działa. Podczas 11 lat pracy z moimi sponsorami nad ich produktami nauczyłem się bardzo wiele. Buduję deski surfingowe od wielu lat, co dało mi dobre zrozumienie kompozytów i dlatego dobrze czuję się pracując z karbonem. W Cowan Bikes zajmuję się wszystkim. Projektuję, składam, a nawet maluję nasze rowery. Mój dobry przyjaciel pomaga mi z grafiką, ale biorę na siebie również dużą część tego zadania. Jednak myślę, że nie udało by nam się tego wszystkiego złożyć do kupy bez pomocy mojej żony.

Wiele osób na pewno zastanawia jedno rozwiązanie w twojej dirtówce. Dlaczego zdecydowałeś się na zintegrowaną sztycę?

Zintegrowana sztyca jest w gruncie rzeczy prostym pomysłem. Nigdy nie reguluję mojej sztycy więc nie widzę potrzeby takiej opcji. Takie rozwiązanie jest silniejsze, mocniejsze i tańsze. W modelu produkcyjnym planujemy oferować 2 wersje, ze zintegrowaną sztycą i bez. W pierwszej wersji będzie można ją przyciąć według własnych preferencji. Rama będzie również mieć zintegrowane stery, support i mocowanie hamulca, aby jeszcze bardziej ułatwić instalację.

Wspominałeś, że karbonowa rama do dirtu jest pierwszą jaką produkujesz. Czy to znaczy, że Cowan Bikes będzie budować rowery również do innych dyscyplin? Jakie inne rowery masz w planach i czy wszystkie z nich będą z karbonu?

Chce budować rowery "parkowe". Mam w planach cztery takie ramy: Hardtaila, 80mm fulla do slopestyle, na dirty i

Pump track, 120mm fulla do slopestyle oraz 160mm rower do parku na trasy typu A-Line w Whistler. Mamy w planach również produkować części, a wszystkie rowery mają być dostępne w aluminium i karbonie. Myślę jednak, że docelowo produkować będziemy tylko karbonowe ramy.

Wiele osób zna Twoją osobę jako dobrego ridera, ale zajmujesz się także budowaniem tras. Czy dalej budujesz i organizujesz eventy? Czym ostatnio zajmowałeś się w tej dziedzinie?

Budowa tras zawsze była dla mnie bardzo ważna. Uważam, że zrozumienie i budowa tras pomaga mi przy projektowaniu rowerów. W ostatnim roku byłem bardzo zajęty firmą ale i tak znalazłem czas zbudować dirt parki w Denver, Sugar Loaf, bike parku Winterpark, w Steamboat oraz w BSA Camp w zachodniej Virginii. Ostatnio dalej ograniczam kopanie, ale podejrzewam, że dalej w ciągu roku przerzucam więcej ziemi niż wiele osób przez całe życie.

Jako pionier tego sportu co sądzisz o dirtcie i slopestyle'u obecnie? Co się zmieniło od czasu kiedy jeszcze jeździłeś?

Zdecydowanie wyrównał się poziom. Szczególnie na zawodach. Nigdy nie spodziewałem się tylu tak dobrze jeżdżących zawodników. Na każdych zawodach może wygrać wiele osób kiedy jeszcze całkiem niedawno jeśli nikt się nie wyłożył wygrywało ciągle kilku tych samych riderów.

Było nam bardzo miło z Tobą rozmawiać. Na koniec czy chciałbyś coś jeszcze przekazać naszym czytelnikom? Dzięki za poświęcony czas i mam nadzieję, że Twoje rowery wkrótce będą umilać jazdę jak największej grupie riderów.

To ja dziękuję. Planujemy nieprzerwanie wytyczać trendy w ogólnie pojętych rowerach parkowych więc śledźcie nas. Niedługo będziemy mieć więcej do pokazania.

Dziękuję za rozmowę!

ABECADŁO FREERIDE'U

E jak ENVIRONMENT

tekst: Rafał Wypiór

zdjęcia: Przemek Kita kitman.ownlog.com

Już słyszę co na to powie Gajowy Marucha. Będzie się pinił, że zupełnie inaczej wyobraża sobie ekologa, a te chmary kopaczy i toporkowych, których codziennie przegania z lasu niczym szarańczę, nie mają nic wspólnego z towarzystwem ochrony terenów godowych świstaka. Owszem, potrzeba spostrzegawczości, żeby odnaleźć duszę przyrodnika w kimś, kto jak Rumun na kaugummę rzuca się na byle skrawek lasu, rwie się do poprawiania natury, uzbrojony w siejące postrach narzędzia i wypowiada wojnę chaszczom, zwalonym drzewom, zmurszałym pniom. Z pasją koprofaga baraszkuje pośród skupionych jak po zatwardzeniu mitycznego olbrzyma głazów, by pozostawić za sobą wijącą się wśród drzew i po najeżonych kamieniach ścieżynę, która nie dość, że jest tam gdzie jej wcześniej nie było, to dodatkowo mąci spokój ducha przeszkodami o niejasnym przeznaczeniu oraz drewnianymi konstrukcjami zbyt wysoko zawieszonymi nad ziemią, żeby służyć za ławeczkę dla strudzonego piechura. Doprawdy, takie paskudztwa mogą być tylko dziełem troglodytów epoki postindustrialnej.

Dążąc do równowagi, a wszak ku temu winien zmierzać dalszy rozwój ludzkości w koabitacji z naturą, trzeba z drugiej strony zauważyć, że niejedna trasa została okupiona istnieniem Bogu ducha, a raczej dechę, winnego drzewka, nie wspominając o pomniejszych elementach drzewo-, a właściwie krzewostanu, jakże strategicznego dla realizacji rocznej

normy pozyskania kubików. Ściółce leśnej też się dostało, a raczej odebrało prawo do nieograniczonej ekspansji. Odtąd nie będzie się już słać po lesie gdzie popadnie, ale zalegnie dywanem poprzecinany drobnym ścięciem esów floresów, a satelity NASA będą dociekać jakie ufoludki pozostawiły te ezoteryczne znaki. Tyle dobrze, że żaden kot nie został ukrzyżowany, chociaż pewnie nikt nie zaręczy, że inne żyjątka, pełzające i mrowiące, nie ucierpiały na wtargnięciu dzikusa na dwóch kółkach do lasu. No cóż, i tu nie obyło się bez ofiar. Jeśli jednak pokusić się o bilans, to trzeba uczciwie przyznać, że saldo nie powiększa jakoś strasznie długu ludzkości wobec Matki Ziemi.

Skoro odparłem zarzut, jakoby freeride był wyjątkowo destrukcyjny dla środowiska, to może uda mi się przekonać Gajowego Maruchę do pokochania freeride'u, przynajmniej w takim samym stopniu, jak freerider adoruje naturę. No way - powiecie. A ja na to, że tym lepiej, bo znowu zabrnęliśmy w klasyczny wybór freerider'a, który nie widząc przed sobą drogi, może zawrócić albo się poddać... swojemu przeznaczeniu i wyruszyć w nieznane, a wręcz niemożliwe. Nie pytajcie: po co, bo motywacji może być tak wiele, że nie starczy nam miejsca na ich pełną prezentację. Ograniczmy się do pytania: po czym? Tu też jest wiele możliwości, a im bardziej nieprawdopodobne (nieprzejezdne), tym lepiej. Ale dla freerider'a liczą się nie tylko skały i korzenie, które

Moje słowa, zapewne, zadziałają na niejednego leśniczego jak płachta na byka. Śmiem bowiem twierdzić, że w samym centrum tak znienawidzonego przez strażników lasu freeride'u odnajdą oni wrażliwość na środowisko. Ba, zaryzykuję tezę, że freerider pełną gębą, taki pielgrzymujący, u genezy swojej epickiej przygody ma zauroczenie naturą, zwłaszcza dziką. Jego perypetie to poniekąd poszukiwanie jej co raz to nowego oblicza.

wyrastają pod kołami. Pierwszoplanową rolę w jego projekcie gra także tło i to bez względu na to, czy dzikie i drapieżne, czy sielskie i anielskie, a wręcz landszaftowe. Wszystko jest kwestią układu choreograficznego i jego dopasowania do scenografii danej przez Matkę Naturę. Jeśli się to zestawienie powiedzie, to mamy gotową historię, opowiadającą w kilku obrazach o bliskich kontaktach trzeciego stopnia, bynajmniej nie pozaziemskich cywilizacji, choć z pozoru tak sobie obcych, dwóch światów – drapieżnego, acz jakże kruchego człowieka i matczynej, ale gdy trzeba surowej natury.

Jeśli widok płynącego leśną gęstwiną freerider'a, prześcigającego zwinnością najbardziej ręczne parzystokopytne, nie przemówi do Gajowego Maruchy, to chyba on sam jest zakompleksionym parzystokopytnym, a do tego rogaczem, zdradzonym przez naturę, która nie tylko w bajkach Braci Grimm szuka mocnych wrażeń.





Made in Taiwan

to oznaczenie miejsca produkcji widniejące na ponad 90% rowerów grawitacyjnych z jakich korzystamy. Raczej nie przykładamy do tego większej wagi, chociaż bywa to też powodem wielu sporów i wywodów wyższości produkcji w Europie czy Stanach.

tekst i zdjęcia : Jan Kiliński dirtitmore.com

Jestem osobą odpowiedzialną za rozwój produktów w jednej z polskich marek grawitacyjnych i brałem udział przy tworzeniu i rozwoju dziesiątek customowych części, na których latają bikerzy na całym świecie, a 95% z nich produkowane jest właśnie na tej niedużej wyspie na morzu południowochińskim, z której właśnie wracam.

Nie mam zamiaru nikogo przekonywać gdzie części rowerowe produkowane są lepiej, chciałbym jednak przybliżyć kilka faktów, które pozwolą Wam ukształtować Wasze własne zdanie na ten temat.

Na Tajwanie bywam dwa razy do roku. Za każdym razem odwiedzamy 10–15 fabryk (produkujemy w ponad dwudziestu). Pewnie dużo osób nie zdaje sobie z tego sprawy, ale każda grupa części w rowerze ma praktycznie innego producenta. Same ramy to już cztery różne fabryki: stalówki MTB, stalówki BMX, aluminiowe sztywniaki i aluminiowe fulle. Oddzielna dla pedałów, kierownic, mostków, korb, obręczy, piast itd., a to jeszcze nie jest całkowity podział, ponieważ np. rama zawieszona nie jest od początku do końca robiona w jednym miejscu. Oddzielny jest podwykonawca rurek, elementów CNC, śrub, często malowanie odbywa się też poza fabryką w której ramy są spawane. Taki podział jest wynikiem wysoko

rozwinętej specjalizacji, a przez to i rozwijaniu technologicznie tylko części swojej działalności, co dodatkowo napędza konkurencja w danym segmencie. Centralizacja zdecydowanej większości światowego przemysłu rowerowego na dość niewielkim terenie pozwala też na łatwiejszy dostęp do materiałów, różnego rodzaju stali, aluminium, czy też tworzyw sztucznych.

Wielu ludziom, w tym także mi, zanim tu przyjechałem, wydawało się, że tutejsze fabryki to wielkie molochy, w których pracują setki, jak nie tysiące ludzi na taśmie. Jak bardzo się zdziwiłem, gdy zobaczyłem, że wiele fabryk w których produkowane są części dla topowych marek to zakłady, w których pracuje 30–40 osób w hali o powierzchni 2000m². Oczywiście w zależności od specjalizacji fabryki się od siebie różnią. Fabryki ram to hale gdzie czuć w powietrzu zapach ciętego metalu i świeżych spawów, te specjalizujące się w CNC to hale wypełnione obrabiarkami numerycznymi, które wycinają element za elementem.

W większości fabryk są też zaplecza badawcze wyspecjalizowane pod produkowane części. Są one głównie do standardowych testów jakie powinny przechodzić wszystkie nowe konstrukcje, pozwalają jednak na dowolne ustawienia obciążeń dzięki czemu możemy testować sprzęt na odpowiednio zwiększonych parametrach

obciążenia. Nie zastępuje to testów w praktyce, ale pozwala na uzyskanie możliwych do porównania ze sobą wartości liczbowych. Jest to bardzo pomocne w rozwijaniu co raz bardziej złożonych konstrukcji.

Jakie są w takim razie minusy takiej produkcji? Chyba największym z nich jest to, że nie można dowolnego dnia pojawić się w fabryce żeby rozwiązać jakiś nawet najbardziej błahy problem. Zobaczyć na żywo czy takie łączenie rurek jest odpowiednie. Czy kolor anody jest taki jak powinien być. Czy naklejki na ramie są tam gdzie powinny. Nie można osobiście odebrać każdej dużej partii z fabryki, a o ewentualnych pomyłkach można przekonać się dopiero, gdy sprzęt przepłynie pół świata. Żeby uniknąć takich sytuacji latamy na miejsce i staramy się rozwiązać jak najwięcej możliwych niezgodności.

Ląduję w Warszawie, od wyjścia z hotelu na Tajwanie minęło 26 godzin i jestem już bardzo zmęczony. Mam nadzieję, że widząc na swoim rowerze napis "Made in Taiwan" będziecie sobie choć trochę mogli wyobrazić gdzie i dlaczego wyprodukowano Wasz sprzęt. Poza tym nie ważne gdzie został wyprodukowany, ważne żeby ludzie go tworzący robili to z prawdziwą pasją i dopracowywali go tak, by spełniał wszystkie wasze wymagania.



WODA

Nieważne, czy jesteś amatorem sportowcem, albo pasjonatką aktywnego stylu życia raz w tygodniu, zawsze musisz pamiętać o piciu wody, jeśli chcesz uzyskać jak najwięcej z treningu i czuć się dobrze, w trakcie, przed i po.

tekst: Iza Czajka / fizjolog żywienia
zdjęcie: Jacek Kaczmarczyk jacekslonik.pl

Ćwiczenia fizyczne są ważnym elementem poprawy zdrowia i zapobiegania chorobom cywilizacyjnym. Media wiele uwagi poświęca ich metodyce i jak często, jakie i kiedy powinny być wykonywane, zapominając o najważniejszym, że o skuteczność ćwiczeń powinno się zadbać przed wysiłkiem, właściwym nawodnieniem organizmu. Podczas aktywności, masz jeszcze większą szansę na utratę wody, zarówno poprzez oddech jak i pot, a odwodnienie łagodne jest zmorą osób zapominających o systematycznym popijaniu wody w ciągu dnia. Na przykład szacuje się, że siedemdziesiąt pięć procent Amerykanów ma łagodne, przewlekłe odwodnienie! Jeśli więc dodasz do tego wysoką temperaturę czy dużą wilgotność, intensywniejszy trening i masz odwodnienie w wielkim stylu, nawet jeśli zamiast siłowni wybrałeś pływanie!

Wysiłek i woda

Podczas wysiłku fizycznego organizm utrzymuje stałą temperaturę poprzez pocenie się, dlatego w takich warunkach musisz pić więcej, aby zapobiec wystąpieniu odwodnienia i jego konsekwencjom. W klimacie chłodnym i umiarkowanym osoby młode dobrze tolerują utratę wody stanowiącą 2% masy ciała, bez występowania jakichkolwiek zaburzeń.

Natomiast w gorącym klimacie taka utrata wody naraża na szwank funkcjonowanie organizmu i może być przyczyną poważnych objawów chorobowych. Utrata płynów w ilości 5% masy ciała ogranicza wydajność pracy o 30%.

W kilku badaniach wykazano, że utrzymanie prawidłowego nawodnienia przed i podczas wykonywania wysiłku fizycznego jest skutecznym sposobem dla poprawy jego efektywności w różnych warunkach. Twoje ciało jest jak samochód, ponieważ produkuje ciepło, gdy jest w ruchu, i dlatego musi go chłodzić, przez wytwarzanie potu. Proces ten oznacza, że ??organizm traci wodę - z krwi i wokół i z komórek, co wywołuje deficyt wody. Odwodnienie jest najczęstszą przyczyną spadku wy-

dajności i wytrzymałości podczas ćwiczeń fizycznych. Każde 1% odwodnienie organizmu przyspiesza pracę serca o 5 uderzeń. Utrata wody podczas gry w tenisa może sięgać nawet do 2,5 litrów na godzinę, w trakcie triathlonu kilka razy więcej. Nawet jeśli pływasz przez godzinę pozbywasz się 0,6 litra wody. Powoduje to zmniejszenie objętości osocza i przepływu krwi przez mięśnie co prowadzi do narastania zmęczenia mięśni, układu nerwowego, spadku przewodnictwa nerwowego. Ile to razy po dużym wysiłku mówiłeś „jestem potwornie zmęczony”. To skutek odwodnienia. Twoje pracujące mięśnie, aby się nie przegrzać, wyparowały ciepło wraz z wodą na zewnątrz.

Nie czekaj na pragnienie

Nie jest ono dobrym sygnałem odwodnienia podczas ćwiczeń. Najlepiej zobrazuje to pływanie. Prawdopodobieństwo odwodnienia po spędzeniu dłuższego czasu w wodzie jest ogromne. Bierze się ona stąd, że ciśnienie hydrostatyczne podczas pływania przemieszcza krew do środka ciała. Zmniejszenie jej objętości powoduje wyłączenie ośrodka pragnienia i niechęć do picia, dlatego powinieneś po wyjściu z basenu wypić szklankę niskozmineralizowanej wody. W przeciwnym razie dopadnie cię zmęczenie i wolniejsza regeneracja mięśni. Nawodniony czujesz się silniejszy i możesz pracować dłużej i bardziej efektywnie. Serce nie musi pracować tak ciężko, aby pompować krew, a tlen i składniki odżywcze mogą być transportowane skuteczniej do mięśni. Oznacza to, że będziesz miał więcej energii, a tym samym ćwiczenia, które stanowiły trudność, po nawodnieniu mogą wydawać się dużo łatwiejsze. Pragnienie nie zawsze jest odpowiednim miernikiem zapotrzebowania organizmu na uzupełnienie płynem. Im jesteś starszy, tym mniej jesteś w stanie wyczuć, że odczuwasz pragnienie, to samo się dzieje podczas

intensywnych ćwiczeń. Wtedy ważna ilość płynów z rezerw może zostać utracona, zanim poczujesz pragnienie. Wody nie można zmagazynować w organizmie, dlatego należy bezustannie uzupełniać jej straty, aby zachować równowagę metaboliczną. Idealnie jest popijanie jej małych ilości przez cały dzień. Chodzi o to, by zapobiec pojawieniu się uczucia pragnienia.

Drink Up! Ile należy pić?

Stwierdzono, że przeciętny człowiek potrzebuje około 8 szklanek wody dziennie. Ale to tylko średnia. Niektórzy potrzebują więcej, a niektórzy ludzie potrzebują mniej. Zdarza się jednak, że może twój organizm potrzebować więcej wody czasowo. Na przykład gdy stosujesz dietę wysokobiałkową, miewasz zaparcia, albo odwrotnie dopadła cię biegunka. Więcej wody potrzebujesz też gdy ćwiczysz. Jeśli uprawiasz sport dłużej niż pół godziny, musisz pić także podczas samego treningu.

Żeby określić ilość płynów, można zastosować pewien trik. W tym celu należy się zważyć przed i po treningu. Jeśli po treningu ważysz mniej niż przed, to powstała różnica (można ewentualnie odliczyć od niej spożyte w międzyczasie płyny) stanowi ilość płynów, którą organizm wydała podczas uprawiania sportu. Najlepsza recepta na nawodnienie? Wypij szklankę wody niskozmineralizowanej 10-15 minut przed rozpoczęciem ćwiczeń, oraz:

- staraj się pić w regularnych odstępach czasu około 150 – 350 ml co 15- 20 minut (American College of Sports Medicine 2000).
- pij tylko wodę niskozmineralizowaną jeśli wykonujesz ćwiczenia o niskiej intensywności trwające do godziny (gimnastyka ogólnorozwojowa, marsz na bieżni, rower stacjonarny)
- pij napoje z węglowodanami w trakcie bardzo intensywnych ćwiczeń trwających do godziny np. interwały – ogólnie dostępne
- intensywne ćwiczenia trwające ponad godzinę – (ACSM 2000) zaleca spożycie około 30 -60 g węglowodanów na godzinę oraz zwiększenie ilości wypijanego płynu.



MIEJSCA GDZIE KUPISZ 43RIDE - dołącz do nas

• Bielsko Biała, Thor Cycles ul. Trzech Diamentów 2 ☎ 609 601 605	• Brzesko, GOODBIKE ul. Wiejska 124a ☎ 661 616 626	• Bydgoszcz, GodLikeBike ul. Chojnicka ☎ 783 777 743	• Gdynia, EPICENTRUM ul. Nowodworcowa 21 ☎ 535 669 990,	• Gliwice, MK BIKE ONLINE ul. Mitreği 1 ☎ (32) 332 12 49	• Kalisz, GodLikeBike ul. Polna ☎ 695 942 198
• Katowice, Uni-Sport ul. Chorzowska 9b ☎ (32) 352 22 23	• Kraków, MudSerwis Rowery ul. 2 Pułku Lotniczego 47b ☎ (12) 357 11 19	• Kraków, Secesja ul. Wielicka 8 ☎ (12) 656 20 91	• Lublin, Toro Bike ul. T. Zana 62 ☎ 604 900 687	• Łódź, Bike-Parts.pl ul. Astronomiczna 14 ☎ 794 597 221	• Opole, Interower ul. Horoszkiewiczza 2a ☎ (77) 455 38 79
• Piaseczno, Bike Time ul. Derdowskiego 46 ☎ (22) 757 26 92	• Poznań, Beastie Bikes ul. Towarowa 39 ☎ 604 541 649	• Rzeszów, Bicyklon Zaczernie 935 ☎ 694 528 434,	• Warszawa, Airbike ul. Dereniowa 6 ☎ (22) 644 61 91	• Warszawa, Airbike AL. Komisji Edukacji Narodowej 49 ☎ (22) 405 80 45	• Warszawa, Freeride Market ul. Etiudy Rewolucyjnej 48 ☎ (22) 402 02 11
• Warszawa, PLUS ul. Zamiany 12 ☎ (22) 644 29 02	• Wrocław, Im-Motion ul. Pilczycka 57 ☎ (071) 353 44 17	• Wrocław, S4Bikes ul. Syrokomli 43	• Zakopane, Airbike ul. Krupówki 50A ☎ (18) 201 25 41	• BIKE PARK • Koninki Koninki Gravity Park Poręba Wielka 251 ☎ (18) 33 17 580	• BIKE PARK • Wisła Bike Park Stożek ul. Zjazdowa 11 ☎ (33) 855 32 52
• BIKE PARK • Ustroń Bike Park Palenica ul. Wczasowa ☎ 509 858 716	• BIKE PARK • Warszawa BURN Dirt Park ul. Wawelska 5 ☎ 537 005 879	• BIKE PARK • Lublin Bike Park Lublin ul. Janowska 74	Internet : 43RIDE, sklep.43ride.com	Internet : Rowerowy.com, rowerowy.com	Internet : RIDE-ZONE, ride-zone.pl

43RIDE kwartalnik #2 kwiecień-czerwiec 2012

redakcja

[redaktor naczelny: Zbigniew Nowicki | z-ca redaktora naczelnego: Tomasz Profic redaktorzy: Norbert P.Korzus, Adam Budzynowski | projekt i skład Aneta Kocharńska | korekta: Tomasz Profic | wydawca: Art.-Dom | współpraca: Piotr Staroń, Jacek Kaczmarczyk, Maciej Kopaniecki, Przemek Kita, Szymon Nieborak, Maksym Rudnik, Bartek Woliński, Rafał Wypiór, Jan Kiliński | OKŁADKA: fot. Maciej Kopaniecki, rider Artur Śliwa | OKŁADKA2: fot. Szymon Nieborak, rider Josh Lune | adres redakcji : 43ride, ul. Magnolii 27, 05-500 Józefosław – www.43ride.com | redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku | za treść reklam i ogłoszeń redakcja nie ponosi odpowiedzialności | wszelkie prawa zastrzeżone copyright © 43ride | UWAGA ! przedstawione w 43RIDE sporty uprawiane są przez profesjonalnych zawodników, redakcja nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne wypadki i szkody podczas ich uprawiania | druk : Drukarnia Artystyczna Jacek Wasilewski ul. Norwida 10, 05-501 Piaseczno

STABILIZATORY KARKU

WWW.BIKETIME.PL



moveo
safety



WWW.FACEBOOK.COM.MOVEOPOLAND

Bike Time Piaseczno ul Derdowskiego 46, 606 219 905



WWW. TOTALBIKES.PL



Profesjonalne szkolenia i obozy rowerowe

Bikepark Palenica - **Ustroń**
Bikepark Stożek - **Wisła**
Koninki Gravity Park - **Koninki**
Megavalanche (**Francja**)
Maribor (**Słowenia**)

Nasze atuty:

Wieloletnie doświadczenie w prowadzeniu obozów
Profesjonalna kadra instruktorska
Najlepsze miejsca do jazdy w kraju i za granicą

Więcej informacji: www.totalbikes.pl, info@totalbikes.pl



DROPLS JERSEY

DROP SHORTS

AERO GLOVES

ALPS KEVLAR KNEE GUARD



alpinestars

BRZESKO GOODBIKE, BRWINÓW JAKOOB CYCLES, GDANSK MK BIKE, GDYNIA EPICENTRUM LOCALES, JELENIA GÓRA INTERBIKES
KRAKÓW MBIKE SECESJA, MYŚLENICE DOBOSZ, OLKUSZ HADRON, OLSZTYN ARPIS, POZNAŃ ROWERY RYBCZYŃSKI, SOSNOWIEC
MK BIKE, TYCHY REPUBLIC BIKE, WARSZAWA AIRBIKE KAZOORA LEADER PLUS SNOW SURF, WROCLAW PMRIDER, ZAKOPANE AIRBIKE

YOU'D BE TOUGH TOO

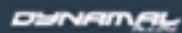
NOWA KORONKA RENTHAL SR4

- » WYKONANA Z ALUMINIUM 7075 T6
- » TWARDA ANODA W CELU ZWIĘKSZENIA TRWAŁOŚCI
- » PRECYZYJNA OBRÓBKA CNC
- » KOMPATYBILNE Z 8,9,10 RZĘDAMI

DOSTĘPNE ROZMIARY I WAGA

- » 32T(38G), 33T(41G), 34T(44G), 35T(47G)
- » 36T(50G), 37T(52G), 38T(56G), 40T(64G)
- » 41T(66G), 42T(72G), 43T(74G), 44T(82G)

- WZMOCNIŁONE ŁOŻYSKA
- POTRÓJNIE CIENIOWANE SZPRYCHY
- POWIĘKSZONE KOŁNIERZE
- WEWNĘTRZNA SZEROKOŚĆ 22MM
- NOWE, LEKKIE OBRĘCZE RACE
- TUBELESS READY



COLOR OPTIONS:

SPIKE RACE28 WHEELSET

SUB 2000g



HAND BUILT

WORLD CUP PERFORMANCE



KUP 43RIDE DRUKOWANY
Informacja: www.43ride.com



43RIDE

#21/2

FREERIDE : DOWNHILL : DIRT : SLOPESTYLE : STREET : ENDURO : LIFESTYLE



nieodpłatna
wersja internetowa
magazynu

ISSN 1899-766X
www.43ride.com