

lifestyle'owy magazyn rowerowy

43RIDE

NR 18

ISSN 1899-766X
www.43RIDE.com

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





BEZ LANSU
DO LASU





WSTĘP

Ten numer 43RIDE, to zbiór materiałów, które czekały na publikację od początku sezonu. Uzupełniony o kilka akcentów „na czasie” przekazujemy go w Wasze ręce.

Będziecie mogli przeczytać o planach i przemyśleniach przed sezonem Sonii Skrzypnik, Andrzeja Skrzypczaka, Sławka Łukasika czy jego dziewczyny Agaty Ćwiżewicz. Kilka słów z Biotop Bike Parku także znalazło się w tym wydaniu. Koniec sezonu zweryfikował ich plany, jak? Sami przeczytajcie, zobaczcie, ale nie oceniajcie. Znajdziecie tu także szeroki artykuł o budowie jakże ostatnio modnego i powszechnego pump tracka, a jego tajniki zdradzi Wam Artur Tokarski.

Z kolei w słoneczne przestrzenie Chorwacji zabierze Was ekipa Enduro Riderz. Do tego kilka przemyśleń w Bike Wars i stałym cyklu ABCDło freeride’u. Oraz... wisienka na TORCIE ! Największe wydarzenie roku, czyli Red Bull Rampage. Kilka słów o zawodach i rozmowa z reprezentantem Słowian Szymonem J. Godźkiem. Wszystko to znajdziecie w najnowszym 43RIDE.

Zapraszam do lektury nieobowiązkowej!
Zbig, 43RIDE

ZAWARTOŚĆ

RED BULL RAMPAGE	6
SONIA SKRZYPNIK	14
SŁAWEK ŁUKASIK	18
SZYMON GODZIEK	28
4X ANDRZEJA SKRZYPCZAKA	36
BIOTOP BIKE PARK	42
CHORWACKA RULETKA	46
BIKE WARS	52
JAK WYBUDOWAĆ PUMP TRACK?	54
ABECADŁO FR - R jak ROCK	60



Red Bull Rampage 2014

Tekst: Tomasz Profic

Zdjęcia: Red Bull

Tegoroczny Red Bull Rampage był wyjątkowy pod kilkoma względami. Po pierwsze organizatorzy postanowili odświeżyć trochę formułę zawodów i przenieśli tor na drugą, dziewiczą stronę góry. Miało to odnowić trochę podejście zawodników do wytyczania przejazdów i skłonić ich do zwiększenia swojej kreatywności. Po drugie, nowa strona sprawiała, że nie można było postawić nikogo w roli faworyta. Aż w końcu – najważniejsze – po trzecie, w zawodach brał udział nasz rodak – Szymon Godziek.

Same zawody nie miały zbyt wiele szczęścia. Po idealnym tygodniu przygotowań do rozpoczęcia zawodów nadeszła konkretna ulewa, która postawiła pod znakiem zapytania całą imprezę. Na szczęście Rampage, to najważniejsza impreza roku i nie można jej tak łatwo odwołać, więc wystarczyło trochę poczekać, aż pogoda odpuści. I tak kwalifikacje rozpoczęły się w piątek, by finały mogły zostać rozegrane dopiero w poniedziałek.

Podczas treningów oraz kwalifikacji mogliśmy obejrzeć kilka absolutnie chorych linii przejazdów. Niestety jak to bywa w takich przypadkach, nie wszystkim zawodnikom przejazdy wyszły i przez to nie mogliśmy zobaczyć ich w finałowej rozgrywce. Jednym z takich pechowców był Graham Agassiz, który wraz z Andreu Lacondeguy'em przygotował bardzo ciekawą linię. Graham wygrał kwalifikacje, ale niestety uległ także kontuzji i przez to musiał odpuścić start w finale. Wielka szkoda, ponieważ wielu obstawiało właśnie Aggy'ego jako faworyta imprezy. Tym bardziej, że jeden z dropów na jego linii po zmierzeniu pokazał wartość niecałych 24 metrów (!!).

Wśród zawodników, którzy musieli przebijać się przez kwalifikacje znalazł się Brett Rheeder. Sytuacja o tyle ciekawa, że jako jedyny mógł zagrozić Brandonowi Semenuk'owi w klasyfikacji generalnej FMB World Tour, ale w końcu Rampage rządzi się swoimi prawami. W przejazdach kwalifikacyjnych mogliśmy oglądać także Szymona Godźka, który jako jedyny wykonał backflipa na canyon gapie i dzięki temu zapadł w pamięć sędziom i kibicom. W finale powtórzył ten wyczyn, ale nie był jedynym, który pokazał coś konkretnego na tej przeszkodzie. Jednak przejazd Szymona był bardzo solidny i pozwala z nadzieją patrzeć na następną edycję Red Bull Rampage. Canyon gap zebrał niestety także swoje żniwo. Kelly McGarry zaliczył ostrą glebę lecąc za krótko, a z kolei Tom van Steenbergen chciał wykonać frontflipa... jego lądowanie zakończyło się zniesieniem na noszach.





Gdy rozpoczęły się finały, to wszystkie oczy zwrócone były na rywalizację Semenuk'a z Rheeder'em. Jednak nie oni byli główną atrakcją imprezy. Obydwaj wykonali solidne przejazdy, ale zostawili także lekki niedosyt. Brandon ostatecznie wyładował na najniższym stopniu podium. W mojej ocenie skrzywdzony został weteran Rampage'a Kyle Strait, który wykonał bardzo dobry, stylowy przejazd, jednak ocen starczyło tylko na 4 miejsce.

Drugą lokatę w zawodach zajął Cam Zink, który po raz kolejny pokazał, że 360-ka z ogromnego dropa nie jest mu obca. Dzięki temu zgarnął także nagrodę za najlepszą sztuczkę zawodów. Jeden konkretny trik znów zrobił wrażenie na sędziach, a Cam podczas swojego przejazdu znalazł jeszcze czas na przybicie piątki zebranym wokół toru kibicom.

Jednak absolutnie najlepszy tego dnia był Andreu Lacondeguy, który przyjechał do Utah z nastawieniem „wszystko, albo nic”. Linia opracowana wspólnie z Aggy'm pokazała, że będzie liczył się w walce o zwycięstwo. Pierwszy i jak się później okazało jedyny przejazd Andreu był bardzo szybki, stylowy i pokazał, że freeride nie jest mu obcy. Całość zakończył przepięknym flatspinem i tym samym zdeklasował konkurencję.





Red Bull Rampage 2014

Wyniki końcowe:

1. Andreu Lacondeguy 95.25
2. Cameron Zink 89.50
3. Brandon Semenuk 89.25
4. Kyle Strait 89.00
5. Brett Rheeder 88.50
6. Kyle Norbraten 82.75
7. Jeff Herbertson 82.50
8. Brendan Fairclough 77.25
9. Paul Basagoitia 76.50
10. Mitch Chubey 76.25
11. Szymon Godziek 76.00
12. Kelly McGarry 73.25
13. Thomas Genon 71.50
14. Louis Reboul 70.75
15. Carson Storch 69.25
16. Pierre Edouard Ferry 67.50
17. Geoff Gulevich 66.00
18. Ramon Hunziker 37.75
19. Tom van Steenberg 35.00
20. Mike Montgomery 24.00





SONIA SKRZYPNIK

Rozmawiał: Zbigniew Nowicki

Zdjęcia: Paweł Ośka [facebook.com/ufot2013](https://www.facebook.com/ufot2013)

Zbigniew Nowicki: Z niegrzecznej dziewczyny przeobraziłaś się w osobę pewną swego, zmierzającą w konkretnym kierunku. Skąd ta przemiana?

Sonia Skrzypnik: Każdy kiedyś dojrzewa i staje się bogatszy o nowe doświadczenia - to normalna kolej rzeczy. Okres buntu i porywczych działań mogę uznać za zakończony. Niestety dalej krąży opinia, że jestem niezdecydowana i nieobliczalna. To co sobie nawarzyłam teraz muszę wypić. Można powiedzieć, że z biegiem czasu patrzę trochę inaczej na pewne sprawy i podchodzę do nich z większym dystansem - zarówno do tych prywatnych jak i zawodowych.

Wróćmy na chwilę do podsumowania poprzedniego sezonu. Jaki on był dla Ciebie?

W latach 2012/2013 chciałam zrezygnować z roweru, jednak na szczęście kilka ważnych dla mnie osób postawiło mnie do pionu. Po-

przedni sezon obfitował w wiele wyjazdów, co było dla mnie czymś nowym. Spełniłam kilka marzeń, udało mi się osiągnąć kilka zaplanowanych celów: wskoczyłam na wymarzoną ramę Mondraker'a , zdobyłam tytuł Mistrzyni Polski oraz Puchar Polski, a także nawiązałam współpracę z kilkoma firmami i udało się wyjechać do Austrii.

Czy starty w Polsce są jeszcze dla Ciebie wyzwaniem?

Oczywiście, podczas każdego startu staram się dać z siebie wszystko i przełamywać swoje bariery psychiczne - stawiając poprzeczkę coraz wyżej. Bez takiego podejścia nie odczuwałabym progresu.

Zagraniczne starty. Widzisz tam siebie na najwyższych miejscach?

Zobaczymy co przyniesie czas. Na razie staram się bawić tym co robię, trenować systematycznie i nie myśleć za dużo.

SONIA SKRZYPNIK

W tym roku do sezonu przygotowywałaś się poza krajem. Wybrałaś San Remo, czy trasy spełniły twoje oczekiwania?

Zwiedziłam kilka tras o różnym poziomie trudności. Poziom z mojego punktu widzenia na niektórych elementach był wysoki, ale i frajda z jazdy była jeszcze większa. Super ekipa, mega klimat i mega duże kamienie. Hm... cóż więcej mogę powiedzieć? Zapewne wrócę tam jeszcze nie raz i mam nadzieję, że w takim składzie jak w tym roku.

Ciężko być dziewczyną i uprawiać tak wymagający sport jakim jest Downhill?

Zwyczajnie, sport jak każdy inny. Wszystko to stan umysłu.

Wiele dziewczyn patrzy na Ciebie z zachwytem, ale również i część męska zerka z podziwem na Twoją jazdę po trasach. Jakiś złoty środek, rada dla Riderów?

Nie odczuwam tego, ale bardzo miło mi usłyszeć takie newsy. Wszystko tkwi w głowie.

Najważniejsze to wyznaczyć sobie cel, do którego podążamy i przy okazji cieszyć się z przebywanej drogi. Bawcie się tym co robicie i nie analizujcie za dużo, bo to was wykończy. A i jeszcze jedno! Jak ktoś Wam rzuci kłodę pod nogi to przeskoczcie ją, ładnie się ukłońcie, podziękujcie i pędźcie dalej do celu! Szkoda czasu!

Cel, to często przez Ciebie powtarzane słowo. Gdzie jest Twój cel?

Robię swoje pomalutku, a co z tego wyjdzie zobaczycie z czasem ;)

Jakie masz marzenia?

O marzeniach się nie mówi, tylko się je spełnia. Teraz, gdy odpowiadam na pytania, to marzę o frytkach.

Gdzie będzie Sonia za 5 lat?

Na pewno na kuli ziemskiej, ale w sumie wypadki chodzą po ludziach - dziś jesteś, jutro Cię nie ma...





Sławek Łukasik

„Gdybym robił to tylko dla osób, które wyczekują sukcesów, to straciłbym przyjemność i motywację do jazdy.”

Rozmawiał: Zbigniew Nowicki
Zdjęcia: Piotr Staroń / NS Bikes,
Jacek Kaczmarczyk jacekslonik.pl

Zbigniew Nowicki: Poprzedni sezon miałeś pokrzyżowany kontuzją, którego zwycięstwa smak pamiętasz najbardziej?

Sławek Łukasik: Zdecydowanie zwycięstwo na IXS w Pili utkwiło mi najbardziej w głowie. Było to świetne uczucie zobaczyć swoich przyjaciół zaraz po przekroczeniu mety. Ja jeszcze nie zdążyłem popatrzeć na swój czas, a oni już się cieszyli. Później jeszcze chwila niepewności i pierwsza wygrana na międzynarodowych zawodach. Jak dotąd był to największy mój sukces, jednak mam nadzieję, że nie ostatni.

Być zawodnikiem kolarstwa zjazdowego to ciężka praca. Jak wygląda Twój okres przygotowawczy?

Tak naprawdę nie mam okresu przygotowawczego, trenuję cały rok. Ufam Bartkowi Słomce, który jest moim trenerem, że wstrzelimy się z formą w sezon. Staram się bardzo dużo czasu spędzać na rowerze zjazdowym. Czuję, że jestem dobrze przygotowany fizycznie, więc teraz najważniejsze dla mnie jest ćwiczenie techniki.

Wyglądasz na spokojnego i opanowanego człowieka. Nie wiadać po Tobie emocji. To wytrenowana rutyna? Pomaga?

Przede wszystkim to skupienie. W trakcie zawodów staram się całkowicie skoncentrować na trasie i lubię się odciąć od otoczenia. Nie lubię patrzeć na innych zawodników i dekoncentrować się tym. Zawsze przed dniem startu zastanawiam się, czy wszystko jest dopięte na ostatni guzik, aby uniknąć niepotrzebnego stresu w dniu zawodów. Można powiedzieć, że nauczyłem się w ten sposób radzić sobie ze stresem i dotychczas przynosiło to efekty.

O czym myślisz podczas zjazdu?

W trakcie zjazdu skupiam się na poszczególnych elementach i staram się je przejechać jak najszybciej nie popełniając błędów. Czasu na myślenie nie ma zbyt dużo, jednak w trakcie zjazdu swoje myśli lokuję tylko i wyłącznie na trasie, na liniach, które obrałem wcześniej na treningach.

Jak wygląda definicja downhillu według Ciebie?

Według mnie downhill to sport dla wszystkich. Wymaga trochę więcej odwagi i umiejętności niż zwykła jazda na rowerze, ale w gruncie rzeczy każdy może próbować i dobrze się bawić.

Ciąży na Tobie presja? Czujesz oddech tysięcy kibiców wyczekujących Polaka w czołówce zawodów DH?

Kiedyś się nad tym zastanawiałem i wiem, że jest sporo ludzi, którzy pokładają we mnie nadzieje. Staram się o tym w ogóle nie myśleć, a przede wszystkim robić to dla siebie i dążyć do celów, które sam sobie ustaliłem. Gdybym robił to tylko dla osób, które wyczekują sukcesów, to stracił bym przyjemność i motywację do jazdy.

Sławek Łukasik to już marka? Gwarancja profesjonalizmu?

Nie uważam, żeby moje nazwisko stanowiło już markę. Staram się podchodzić do sportu bardzo profesjonalnie podporządkowując czas na treningi i przygotowanie.



Sponsor, magiczne słowo które pozwala rozwijać się zawodnikowi. Jak wygląda sytuacja w DH?

W tym sporcie wszystko dzieje się znacznie wolniej niż na zachodzie, ale mimo wszystko znajdują się osoby, które chcą wspierać zawodników. W tym roku rozpocząłem współpracę z firmą NS Bikes, ale nie mogę też zapomnieć o firmie Frower Power, Gregorio i Drift Innovation, dzięki którym w tym sezonie mogę ścigać się z najlepszymi. Wiele osób już mówiło o kwestii złego podejścia firm do sponsoringu. Często oczekują zbyt wiele równocześnie niewiele oferując. Jednak chciałbym poruszyć kwestię złego podejścia zawodników, czy też osób, które tak chciałyby być postrzegane. Potencjalny sponsor musi na czymś oprzeć początek współpracy, najpierw musi zobaczyć w zawodniku potencjał i rzeczywiste wyniki. Myślę, że wszystko zmierza w dobrym kierunku, co raz więcej młodych talentów ma wsparcie nie tylko w rodzicach.

Jesteś gotowy na podbicie świata?

Zdaję sobie sprawę z tego, że jeszcze muszę włożyć wiele wysiłku i pracy, ale cały czas dążę do celu, który dwa lata temu sobie założyłem. Chciałbym go w tym roku osiągnąć.





Agata Ćwizewicz

To musi się udać przy tak pozytywnej energii, którą otaczają Sławka polscy fani DH. Za jego złymi i dobrymi momentami kryje się wiele osób, ale mnie najbardziej zainteresowała Agata, z którą porozmawiam o Sławku..

Rozmawiał: Zbigniew Nowicki
Zdjęcia: arch. Agaty

Zawodnik wchodząc na pewien poziom potrzebuje zespołu, który będzie go wspierał podczas sezonu. Wiem, że jesteś istotną osobą tej układanki. Jakie obowiązki spadły na Ciebie?

Agata Ćwizewicz: Głównie zajmuję się organizacją wyjazdów, zaczynając od środka transportu, zapisanie go na zawody, po rezerwacje noclegów i zwerbowanie ekipy. Czasami też pomagam Sławkowi w pisaniu maili, przypominam o terminach. Uczestniczę też w jego treningach. Zdarzało się również, że cały dzień wywoziłam go samochodem na początek tras. Staram się wspierać Sławka mentalnie. Jak wszyscy wiemy, jest on bardzo silny psychicznie, ale jak każdy, czasem ma chwile, w których potrzebuje oparcia.

Sławek wiele mówi o skupieniu podczas zawodów, odcięciu się. Jak wyglądają zawody z Twojego punktu widzenia.

Nauczyłam się już, że w dzień startu Sławek musi się skupić, wtedy staram się mu wszystko ułatwić, żeby miał jak najmniej na głowie. Nie zadaję też zbędnych pytań, bo wiem, że to go bardzo dekoncentruje. Podczas zawodów dbam o przygotowanie jedzenia, wwiezienie trenażera na start itp. Czasami też znajdę chwilę na pójście na trasę i zrobienie kilku zdjęć. Przypominam mu również, o której musi odbyć obowiązkowy trening, o której musi stawić się na starcie, bo ze spóźnieniami na start miał już swoje przygody.

Dzięki Sławkowi poznałaś kilka czynności serwisowych wykonywanych podczas zawodów. Co to takiego?

Jeżeli Sławek mi coś powierza, to jest to zmiana opon, bo wie, że tego nie popsuję ;) Podczas serwisowania roweru, często podglądam co robi. Większość z tych czynności jest bardzo pracochłonna i wymagająca zdolności manualnych, a nie są to moje mocne strony. Dobrym serwisantem niestety nigdy nie będę.

Po zawodach, kiedy przychodzi czas świętowania bądź głębszej analizy to Agata...

Zajmuję się sprawami organizacyjnymi. Po zawodach składam ze Sławkiem namiot, zbieram potrzebne nam faktury. A gdy już wrócimy do domu, analizujemy wszystko jeszcze raz, piszemy relację i od razu planujemy kolejny wyjazd.

Droga, którą podąża Sławek nie jest łatwa, sam nie jest w stanie iść wyżej. Jesteś Ty i...?

Osobą, która towarzyszy Sławkowi od samego początku jego startów jest Rafał Wypiór. To jemu Sławek zawdzięcza swój początek w teamie RMF FM, później dzięki niemu i Darkowi Czerniakowi miał możliwość pierwszych startów zagranicą w teamie FroPro oraz treningów z doświadczonym zawodnikiem Arkiem Perinem. Teraz Rafał prowadzi karierę Sławka dalej i za to chciałabym mu bardzo serdecznie podziękować, nie wyobrażam sobie innej osoby w roli jego menadżera. Należy też wspomnieć o całej firmie NS Bikes, dzięki której w tym roku kalendarz startów obfituje w zagraniczne imprezy. Ważnym elementem całej układanki jest też firma Gregorio, z którą Sławek współpracuje już kilka lat. No i przede wszystkim rodzice Sławka, którzy przyzwalają mu na te hulanki. Oczywiście jest wiele osób, które poma-

gały i pomagają, ale wiadomo, że nie sposób je wszystkie wymienić. Mam nadzieję, że te osoby doskonale wiedzą, jak bardzo jesteśmy im wdzięczni.

Ciężka praca, a całą chwałę zgarnia Sławek, dzieli się tym zwycięstwem?

Po wygranych zawodach zawsze idziemy do jakiejś dobrej restauracji i pozwalamy sobie na wydanie trochę więcej pieniędzy niż zwykle. Często też Sławek dokłada mi się do wyjazdów, bo gdyby nie on, to na większość z nich nie byłabym w stanie pojechać. Zawsze razem cieszymy się z dobrego miejsca.

Zawody to miasteczko, zawodnicy, namioty teamowe, osoby wspierające zawodników, poznajesz wielu ludzi, jak wygląda to współzawodnictwo poza trasą?

Znamy już kilka osób, które regularnie pojawiają się na Pucharach Europy IXS, nigdy nie zauważyłam u nich chorej rywalizacji. Zawsze chwilę rozmawiamy, każdy życzy sobie powodzenia i jedzie trenować. Na Pucharach Świata wszystko jest bardziej zamknięte. Tam każdy skupia się na własnym celu i trochę odcina od innych. Wiadomo, są to bardziej prestiżowe zawody i każdemu zależy na dobrym wyniku.

Razem ze Sławkiem tworzycie parę również poza sportem, jaki ten Sławek jest na co dzień?

Ciągle zajęty... Jak nie trening to szkoła, chociaż w tym wypadku częściej trening. Poza tym to jest dosyć uparty i bardzo lubi pokazywać, że zawsze ma rację. W gruncie rzeczy na co dzień jest bardzo podobny do Sławka, którego wszyscy zdążyli poznać podczas zawodów. Dużo się uśmiecha, jest szczerzy. Znamy się już kilka lat i mogę powiedzieć, że przez ten czas praktycznie się nie zmienił, może tylko z jednym wyjątkiem - stał się bardziej otwarty.

Uczycie się w tej chwili, myślisz że sport jaki uprawia Sławek może być sposobem na życie?

Sposobem na życie na pewno tak. Nie sądzę żeby Sławek kiedykolwiek porzucił to, co robi. Chociaż będzie problem z tym, żeby stało się to sposobem na zarabianie pieniędzy. Myślę jednak, że czego by Sławek w życiu nie robił, czy to zawodowo czy prywatnie, będzie to związane z rowerami.

Sławek - AWF, Ty - uczelnia ekonomiczna, myślę że to idealny team na przyszłość, czego życzyć Wam jako zespołowi?

Wytrwałości i jak najmniej kontuzji.

„...jest wiele osób, które pomagały i pomagają, ale wiadomo, że nie sposób je wszystkie wymienić. Mam nadzieję, że te osoby doskonale wiedzą, jak bardzo jesteśmy im wdzięczni.”





Szymon Godziek

Rozmawiał: Tomasz Profic

Zdjęcia: Red Bull

Tomasz Profic: Rozmawiamy kilkanaście dni po największej imprezie sezonu, ochłonałeś już? Jak pierwsze wrażenia po Red Bull Rampage?

Szymon Godziek: Było super! Już się nie mogę doczekać kolejnego roku. Rampage jest zupełnie inny i dużo lepszy niż reszta eventów. Zajebiste jest to, że można zbudować sobie własną linię. Nadal się strasznie jaram całą imprezą!

Mówiłeś, że wycisnąłeś ze swojej linii maksimum. Czy oceniając na chłodno myślisz, że na pewno było to 100%?

Gdybym był lepiej przygotowany to mógłbym się szarpnąć na 360 na dropie, ale nigdy wcześniej nie robiłem trójki na rowerze DH i bałem się, że mogłoby się to skończyć kontuzją. W tym roku było to naprawdę 100% z mojej strony!

Nigdy nie powinno się zakładać, że coś nie wyjdzie, ale czy brałeś w ogóle to pod uwagę? Był plan B na przejazd?

Podczas budowania starałem się zakładać, że jeżeli linia nie za bardzo będzie przejezdna, to będę musiał wziąć inną, łatwiejszą linię. Dwa dni przed kwalifikacjami zacząłem jeździć i próbować każdej sekcji po kolei. Wszystko było idealnie, więc byliśmy zadowoleni z naszej pracy i spokojni o wynik.

Zebrałeś całkiem sporą widownię przed ekranami komputerów. Spodziewałeś się takiego wsparcia wśród polskich kibiców?

Nie miałem pojęcia, że tyle ludzi zainteresuje się moim występem na Rampage, i że tylu z nich będzie mi kibicowało przed monitorami. Jest to mega miłe i daje kopa do działania i lepszych wyników. DZIĘKI LUDZIE!

Wspominałeś także o tzw. rezerwowaniu linii przez niektórych zawodników. Może jednak trzeba było się postawić i zrobić to co chcesz, a nie dopasowywać się do innych?

Prawie wszyscy inni byli już tam wcześniej rezerwując linie i szykując plan do budowy tras. Sama góra przejazdu była najważniejsza. Pierwszego dnia nie byłem sobie w stanie wyobrazić jak większość ludzi chce stamtąd zjechać - chodzi mi tu o Zinka, Straita, Lacona i innych doświadczonych zawodników. Mi pasował jeden zjazd, gdzie okazało się, że jeden z zawodników i jego ekipa już prawie

skończyła robić swój kawałek linii i nie chcieli mi go „pożyczyć”. Nie chciałem się przeciwstawić, bo nie pojechałem tam po to, żeby się kłócić z kolegami, tylko żeby zdobyć nowe doświadczenia. Znaleźliśmy moją linię, a i tak musiałem się podzielić górą z Gully’em i zbudować to razem z jego ekipą. Później to co powstało na samej górze zupełnie mijало się z tym co sobie wyobrażałem. Okazało się, że w skale łatwo się rzeźbi i da się zrobić jakąkolwiek linię sobie wyobrazisz. Trzeba tylko ludzi, sprzętu, czasu i piwa.







Bezpośrednio przed imprezą w Utah cały świat mówił o Twoich dokonaniach w Norymberdze. Jak to z tym tsunami flipem było?

Flip tsunami na Red Bull District Ride zaplanowałem sobie już miesiąc wcześniej. Mój znajomy zbudował dla mnie specjalne flip levery, które przykręcałem do kierownicy. Wybraliśmy się na początku sierpnia do Papieża i jego ekipy na Freestyle Family Park, gdzie spróbowałem i skleiłem backflip tsunami do gąbek. Później miałem sporo wyjazdów i dopiero trzy kolejne i ostatnie próby tricku poszły miesiąc później do gąbek

w Bestwinie, dzień przed wyjazdem na zawody. Wszystkie trzy próby siadły idealnie, więc nastawiłem się, że spróbuję to wylądować w Norymberdze. No i pykło wszystko jak marzenie :)

Format zawodów District Ride łączył wiele dyscyplin w jeden przejazd. Myślisz, że to lepszy sposób niż organizowanie kilku eventów w innym stylu każdy?

Myślę, że nie. Jak coś jest do wszystkiego to jest do niczego. Większość sekcji na District'cie były słabe i nie jeździło się po nich faj-

nie. Według mnie lepiej się skupiać na jednej dyscyplinie i robić to dobrze.

Znów się cofnijmy trochę w czasie – Crankworx Whistler. Jak wrażenia z największego festiwalu freeride'owego na świecie?

Mega mega mega! Mnóstwo ludzi, dobre imprezy i każdy dzień na rowerze. Codziennie był jakiś event. Objeździliśmy porządnie cały bike park, no a pod koniec tygodnia były moje zawody, które nie poszły najlepiej, bo nie dojechałem żadnego przejazdu do końca. Każdy rowerzysta nie żałowałby

gdyby się wybrał na ten festiwal. No chyba, że nie lubi chodzić na imprezy, to polecam się tam wybrać w inne dni, żeby nie było tyle ludzi.

Miałeś czas pojeździć po bike parku? Spotkałeś miśka lub wiewiórkę samobójcą?

Jeździliśmy po bike parku prawie codziennie. Raz widzieliśmy panią niedźwiedzicę z dwoma małymi, i raz samego miśka. Widać było, że nie obcy im widok ludzi. Trasy w bike parku są bardzo dobre. Niestety przez ten tydzień były bardzo mocno eksploatowa-

ne przez masę ludzi i było już trochę dziur.

Następnie brałeś udział w zawodach organizowanych przez Darrena Berreclouth'a. Nie myślałeś może o zorganizowaniu własnej tego typu imprezy?

Zorganizowanie tak dużej imprezy nie jest łatwe. Potrzebne jest więcej ludzi na zebranie sponsorów, kasy, ściąganie zawodników itp. Na chwilę obecną chcę skupić się na jeździe na rowerze. Myślę, że czas na organizowanie swoich zawodów kiedyś przyjdzie.

W wielu kwestiach związanych z naszym sportem, jesteś tym, który robi coś jako pierwszy. Pierwszy na Rampage, pierwszy tsunami flip czy cashroll itp. Jak się z tym czujesz?

Chcę robić takie rzeczy jako pierwszy i to mnie bardzo motywuje do działania. Chcę rozwijać nasz sport i go promować, a przy okazji sprawdzić jak daleko mogę sam zajść i jakie triki mogę zrobić. Tak jak mówię, motywuje mnie to do dalszego działania i mam już w głowie nowe pomysły na projekty, triki i wyjazdy.





Początek tego sezonu przyniósł informację o „zmianie” sponsora. Jak to z tym Bergamontem było?

Hehe, to było czymś w stylu pomyłki, którą na szczęście szybko udało mi się odkręcić. Bergamont miał dla mnie przygotowany bardzo ciekawy kontrakt. W przeszłości jak to każdy młodzik zawsze chciałem jeździć dla dużej firmy, więc zacząłem z nimi rozmowy. W grudniu zdecydowałem, że przejdę do Bergamonta. Przed podpisaniem jeszcze czegokolwiek dostałem od nich rower i pojechaliśmy z bratem i kolegami do Kalifornii na 2 tygodnie, żeby cokolwiek pojeździć, bo w Polsce była zima. W międzyczasie pojawił się długi news z moim odejściem od Darta. Po powrocie do Polski pojechałem do siedziby Dartmoora, aby oddać stary sprzęt. Miałem trochę czasu na przemyślenia i doszedłem do wniosku, że robię źle. Wiele zawdzięczam Dartowi i bardzo dobrze się znamy wszyscy w firmie, dlatego zaczęło mi być trochę przykro z powodu rozstania i spróbowałem to odkręcić i na szczęście się udało. Jaram się, że reprezentuję Polską firmę i że razem możemy się rozwijać.

W Utah można było dostrzec Twoją narzeczoną Kasię. Często podróżujecie na zawody razem?

W tym sezonie był to nasz pierwszy wyjazd na zawody. Ciężko jeździć wszędzie razem, bo wyjazdy są bardzo czasochłonne i Kasia nie może tyle czasu na nie poświęcać. Przyzwyczailiśmy się do tych moich podróży, chociaż czasami jest ciężko jak nie ma mnie 3 tygodnie.

Zdradzisz nam prywatne plany na przyszłość? Mieszkanie, samochód? A może ślub lub potomstwo?

Wszystko to co wymieniłeś w jakiejś przyszłości na pewno. Na teraz to skupić się na rowerze i napierdzielać.

Na koniec, to był ciężki i długi sezon. Jakbyś go w skrócie podsumował?

Sezon był dla mnie bardzo udany. Po raz pierwszy startowałem w dużych imprezach jak Crankworx, Rampage czy District Ride. Moim celem było Top10 w rankingu FMB, a ostatecznie udało się zająć 5 miejsce, więc jak najbardziej jestem zadowolony.

Dzięki za rozmowę!



4X

Andrzeja Skrzypczaka

Rozmawiał: Zbigniew Nowicki

Zdjęcia: arch. Andrzeja Skrzypczaka

Four cross to ściganie się czterech kolarzy na stromym, 500-metrowym torze, z naturalnymi i sztucznymi przeszkodami, na którym zawodnicy wykonują wysokie i długie skoki. Światowej stawce kolarzy four crossu przewodził w 2013 roku Czech Tomas Slavik, a najwyższej notowanymi polskimi zawodnikami są na liście rankingowej podopieczni pana Andrzeja Skrzypczaka - Robert Kulesza i Piotr Paradowski ze Szczawnia. Zamieniliśmy kilka słów z Andrzejem Skrzypczakiem, wieloletnim działaczem sportowym, twórcą i opiekunem toru four crossowego na Słonecznej Polanie w Szczawnie-Zdroju oraz organizatorem corocznej imprezy „Festina Night Race o Puchar Burmistrza” i współorganizatorem Pucharu Świata w 4X, Mistrzostw Polski oraz Europy.

Zbigniew Nowicki: Tor kolarstwa ekstremalnego do 4X w Szczawnie-Zdroju zaliczony został do światowej czołówki. Jest to sukces na skalę światową. Jak wygląda przepis Panie Andrzeju na stworzenie czegoś tak niepowtarzalnego?

Andrzej Skrzypczak: Takiego przepisu nikt nigdzie nie znajdzie, bo go po prostu nie ma. Ale jest coś, co powoduje, że takie przedsięwzięcia się udają – są to: wizja, upór w dążeniu do jej realizacji, praca, praca i jeszcze raz praca oraz wiara, że to się musi udać, a ja jestem człowiekiem głęboko wierzącym. Wprawdzie nie wierzę w różne gusła, jak zdecydowana większość obywateli naszego kraju, ale wierzę w siebie. I jak widać taka wiara potrafi czasami czynić większe cuda. Ważnym elementem jest też ciągły i bliski kontakt z czołówką światową i umiejętność przekonywania do startu na naszym torze, gdyż nawet najwspanialszy tor bez czołowych zawodników będzie tylko martwym, choćby najpiękniejszym, obiektem. A tak przy okazji to Brytyjczycy uznali nasz tor za najpiękniejszy na świecie.

4X

Andrzeja Skrzypczaka

Four cross obecnie jest poza strukturami UCI. Jak wygląda na dzień dzisiejszy organizacja FCA? Daje sobie radę? Buduje struktury? Jak to wygląda lokalnie, narodowo czy międzynarodowo?

Chcielibyśmy być poza strukturami UCI, ale w obecnych realiach jest to niemożliwe. UCI zachowuje się jak przysłowiowy pies ogrodnika – sam nie zje i drugiemu nie da. Nie chcą four crossu wbrew jakiegokolwiek logice, ale nie pozwolą nam używać nazwy Puchar Świata (nasz cykl, będący de facto Pucharem Świata, nazywa się 4X ProTour). Nie chcą organizować Mistrzostw Świata, ale nam nie pozwalają go zorganizować. Udają, że mimo wszystko, four crossem się zajmują, bo prowadzą oficjalną punktację rankingu światowego w tej dyscyplinie, co można zobaczyć na ich stronie internetowej. FCA istnieje już jakiś czas, ale dopiero teraz, gdy sytuacja four crossu stała się dwuznaczna, zabiera się do jakiejś konkretniejszej pracy. Niedawno ukształtowało się kierownictwo organizacji pod przewodnictwem Brytyjczyków, Chris'a Roberts'a i Scot-

t'a Beaumont'a wraz z Florianem Gartnerem (Szwajcaria), Tomaszem Slavikiem (Czechy), Peterem Richterem (Niemcy) i moją skromną osobą. Dalsza budowa struktur w toku.

Należy Pan do sztabu Four Cross Alliance (FCA) - jakie zapadają tam decyzje? Jakie struktury budujecie i co planujecie?

Na razie szefowie FCA odbyli wiele spotkań z władzami UCI, Scott Beaumont na spotkaniu w Brukseli miał godzinną prezentację naszej dyscypliny, w której wykorzystał też wiele materiałów ze Szczawna-Zdroju. Starał się przekonać uczestników spotkania (nie wiem po co to robił, skoro to jest oczywiste), że four cross jest najbardziej spektakularną dyscypliną kolarstwa ekstremalnego, gdyż jako jedyna z nich polega na ściganiu się zawodników ze sobą, a nie z zegarem lub z „widzimisię” sędziów punktujących triki na dircie. Problem polega na tym, że oni to doskonale wiedzą, ale głupio im się wycofać z idiotycznej decyzji wprowadzenia XCE w miejsce four crossu. A XCE jest

wręcz żałosny – na Pucharze Świata w Val di Sole w zeszłym roku zawody w tej „niezwykle widowiskowej” konkurencji (według UCI) oglądało jakieś 200 osób, w tym 150 to ekipy zawodników. Na wieczornych zawodach 4X ProTour było ponad 3 tysiące widzów!

Jak obecnie wygląda promocja 4X przez FCA?

Jak już wspominałem wcześniej, FCA dopiero zaczyna działanie, a więc trudno oczekiwać natychmiastowych efektów. Trzeci rok 4X ProTour'u zapowiada się interesująco – Szczawno, Fort William, Val di Sole, Pamporovo (Bułgaria – debiut), Jablonec. Mistrzostwa Świata wynegocjowane przez Brytyjczyków w rozmowach z UCI odbędą się albo w Fort William, albo w austriackim Leogangu. Można zatem powiedzieć, że nie ma rewelacji, ale pozytywnym faktem jest, że four crossu nie uda się wymazać ze światowej rodziny kolarskiej.



„UCI zachowuje się jak przysłowiowy pies ogrodnika – sam nie zje i drugiemu nie da.”

Kto może zorganizować zawody 4X na szczeblu międzynarodowym? Która edycja Pana zdaniem może być najciekawsza?

Zawody na szczeblu międzynarodowym może praktycznie zorganizować każdy kto dysponuje odpowiednim torem, przyzwoitą infrastrukturą i odpowiednimi funduszami, które w przypadku 4X ProTour są dużo niż-

sze, niż w Pucharach Świata organizowanych przez UCI. Która edycja może być najciekawsza? Cztery sprawdzone miejscówki są na najwyższym światowym poziomie, wielką niewiadomą będzie Bułgaria. Na torze w Pamporovie (znana miejscowość górską, w której w przeszłości odbywały się zawody narciarskiego Pucharu Świata) zorganizowane były Mistrzostwa Europy w four crossie, które były raczej wielką klapą, ale Bułga-

rzy dysponują wszystkim, co jest potrzebne i bardzo chcą dostosować się do wymogów głównego organizatora, więc może będzie lepiej. Szczawno już w chwili obecnej jest gotowe na 90% i 10-go maja będzie super! [wywiad przeprowadzony był przed zawodami – przyp. red.] Do przedstawicieli 12 krajów, którzy wystartowali u nas w zeszłym roku, dojdzie jeszcze Blake Nielsen z Australii, który właśnie potwierdził swój przyjazd.

„Moim marzeniem w obecnej chwili jest to, by na świecie w każdej dziedzinie naszej działalności było jak najmniej idiotów...”



4X Andrzeja Skrzypczaka



Jak wygląda sytuacja zawodów i zawodników na naszym podwórku?

Jeśli mam być szczery to w skali kraju nie wygląda to najlepiej. Może zabrzmie to paradoksalnie, ale Szczawno się do tego jakoś przyczyniło. Kiedyś był dual, potem zamieniony na four cross i powstawały lokalne, małe tory, na których organizowano małe lokalne zawody. I były to fajne inicjatywy, ale czas mijał, a tory były wciąż małe, często zaniedbane, a zawody też wciąż małe, w których najważniejszym punktem programu były „beforki” i „afterki”. Sponsorzy, którzy widzieli szansę zaistnienia w tych nowych inicjatywach, szybko zorientowali się, że to jakaś polska ściema i szybko wycofywali się gremialnie. Nie podobało mi się to, że polscy zawodnicy w ogóle nie liczyli się w konkurencji z zawodnikami zagranicznymi i zabrałem się do pracy – budowy toru z prawdziwego zdarzenia i w miarę przyzwoitego klubu. To długa historia, więc nie chcę zanudzać, ale efekt w chwili obecnej

jest całkiem sympatyczny i nawet przeciwności losu w postaci idiotycznych decyzji UCI nie powstrzyma mnie od dalszej pracy, zwłaszcza że prezydentem UCI został Anglik, więc Chris i Scott mają duże szanse, by przekonać go, że zamiana four crossu na XCE to jakiś akt szaleństwa kilku idiotów tej skądinąd szacownej, światowej organizacji.

Za swoją działalność sportową otrzymał Pan wyróżnienie „Pasjonat Sportowej Polski”. Wieloletnie doświadczenie, prestiżowa nagroda, może Pan przejść na zasłużoną emeryturę, ale nie... zostały jeszcze plany i marzenia do zrealizowania.

Tak można mnie określić – pasjonat, bo to rzeczywiście jest pasja, jeśli człowiek musi codziennie być w „swoim” miejscu, musi coś tam zrobić, coś zbudować, coś poprawić, czy po prostu posprzątać. Nie robię tego dla żadnych nagród czy wyróżnień, choć z pewnością jest miło, jeśli ktoś doceni to co ro-

bisz. Emerytura? A co to jest? Moim marzeniem w obecnej chwili jest to, by na świecie w każdej dziedzinie naszej działalności było jak najmniej idiotów, czyli w naszym konkretnym przypadku, żeby w UCI znalazło się kilku mądrych ludzi, których stać będzie na to, by się przyznać do swojej głupoty, choć trudno to sobie wyobrazić. Co do planów, to nie są skomplikowane – ciągłe poprawianie naszego toru i stwarzanie naszym zawodnikom jak najlepszych warunków do uprawiania ich ulubionej dyscypliny kolarskiej jaką jest four cross! Oczywiście chcę, by nasza edycja 4X ProTour była na co raz wyższym poziomie (Anglicy nie wyobrażają sobie, żeby Szczawno „wypadło” z cyklu i z własnej inicjatywy podpisali z nami 3-letni kontrakt). Po cichu marzy mi się, że nasi zawodnicy staną kiedyś na podium najważniejszych imprez światowych!

BIOTOP BIKE PARK



Rozmawiał: Zbigniew Nowicki

Zdjęcia: arch. Biotop

Zbigniew Nowicki: Biotop Bike Park - skąd się wziął pomysł i inspiracja do zbudowania takiego miejsca?

Tomasz Fraś: Zaczęło się od tego, że zauważyliśmy ogromne zapotrzebowanie na tego typu miejsce w Myślenicach. Chcieliśmy stworzyć obiekt nie tylko dla nas, ale również dla innych osób. Szczególnie tych najmłodszych, które w dzisiejszych czasach narażone są na mnóstwo „tanich”, niebezpiecznych rozrywek. Sami mieliśmy świadomość tego jak rower kształtuje nie tylko postawę fizyczną, ale również osobowość. Wyszliśmy z prostego założenia - „kto jak nie MY?!“

Kto był odpowiedzialny za fazę przygotowań? Kto to ogarnął i zebrał w całość?

Pierwsze działania rozpoczęliśmy na początku 2013 roku i należy wspomnieć, że nie było łatwo. Byliśmy grupą osób, która wiedziała co chce zrobić,

ale nie do końca mieliśmy świadomość jak to wygląda od strony „papierkowej”. Początkowo składaliśmy prośby do gminy o udostępnienie ziemi, przedstawialiśmy cały plan itp. Niestety z niewiadomych powodów władze nas nie wsparły. Na całe szczęście nie podcięto nam to skrzydeł i wspólnie z całym Biotopem znaleźliśmy miejsce, które spełniało nasze oczekiwania. Z czasem dołączyli do nas ludzie, którzy pomogli nie tylko w budowie, ale i w formalizacji całego przedsięwzięcia.

Kiedy rozpoczęła się budowa?

Pierwsze prace rozpoczęły się z nadejściem wiosny 2013 roku. Skrzyknęliśmy cały Biotop, chwyciliśmy za taczki oraz łopaty i zaczęliśmy cisnąć. Z czasem grono budujących powiększało się coraz bardziej. Wiele osób nawet nie jeździło na rowerach, ale uznali to za wspaniałą inicjatywę. To bardzo budujące i należy im podziękować! Dzięki wariaty!



Jak waszą inicjatywę odbierają miejscowi ludzie?

Jak już wcześniej wspomniałem władze miasta nie udzieliły nam znaczącej pomocy. Najwięcej pracy, a przede wszystkim serca wsadzili w to właśnie riderzy i miejscowa ludność. Najbardziej widoczne jest to jednak na zawodach, kiedy zjawia się kilkaset osób, które patrzą na nas z podziwem i dumą, że uporem i pracą udało nam się osiągnąć tak wiele.

Jak to wszystko wygląda na co dzień? Kto się opiekuje i dba o obiekt?

Obiektem opiekuje się głównie nasza Biotopowa rodzina oraz zaprzyjaźnieni z nami zajawkowicze. To dzięki nim i dla nich to wszystko funkcjonuje. Imprezy? Warto wspomnieć o Just Pumping – imprezie, która była luźnym jamem rowerowym, a także zawodach Night Contest. Szczególnie to drugie wydarzenie przerosło nasze oczekiwania. Pojawiło się mnóstwo osób znanych już od lat w gronie rowerowym, a także kilku amatorów, którzy nawet jeśli nie osiągali wybitnych wyników, to pokazali jaką wielką mają pasję do tego sportu. Właśnie dla takich osób powstał Biotop Bike Park, dla profesjonalistów i amatorów. Dla tych, którzy żyją tym sportem już od lat i dla tych, którzy dopiero raczkują. Myślę, że każdy znajdzie tam miejsce dla siebie.

Jakie macie plany na przyszłość?

W przyszłości planujemy dalszą rozbudowę obiektu. Od początku wyszliśmy z założenia, że ma to być najlepsza miejscówka tego typu w Europie i to też chcemy osiągnąć. Z pewnością chcemy też zorganizować kilka szalonych imprez, ale o tym jeszcze pewnie dowiecie się niebawem. Zalajkujcie naszego fanpage'a Biotop Bike Park i bądźcie czujni.

CHORWACKA RULETKA

Tekst: Ania Makuszevska

Zdjęcia: Ania Makuszevska, Wojtek Zdebski

Tego lata pogoda nie rozpieszczała nas nie tylko w Polsce, ale i całej Europie. Niestety słoneczno-deszczowa kratka nie ominęła też Chorwacji. Miejsce to do tej pory uznawane przez nas za letni pogodowy pewnik. Bałkany, ich dzikość, śpiewność i charyzmę pokochałam od pierwszego wejrzenia i teraz wakacje bez Bałkanów wydają się jakieś takie niepełne.

Spakowawszy cały swój majdan i dwa rowery udaliśmy się więc na początku września prosto na południe. Do kraju tysiąca cykad, soczystych oliwek, dojrzewających fig i pachnącej lawendy. Kraju, który dzięki swojemu bajecznemu położeniu i wpływom z turystyki szybko podniósł się po krwawej wojnie, która zakończyła się niespełna 20 lat temu. Tym razem pojechaliśmy do małej miejscowości Duće w komitacie (takie coś jak nasze województwo) spilsko-dalmatyńskim, obok malowniczego miasteczka Omiš u podnóża górskiego pasma Mosor.

Omiš mimo swoich małych rozmiarów jest bardzo popularny, między XII, a XIV wiekiem był nawet znaną miejscówką piratów. Znajdują się tu ruiny dwóch pirackich twierdz oraz bajeczny kanion rzeki Cetiny wpadającej do Adriatyku. Ujście rzeki do morza to idealne miejsce na siedzibę piratów. Ludzie spływali rzeką w stronę morza, a tam już czekali na nich morscy



rabusie i robili to, co umieli najlepiej, czyli grabili, łupili, palili i gwałcili, a przy tym całkiem dobrze się bawili. Wszystko do czasu kiedy zaczęli napadać na morzu na statki, którymi płynęli Krzyżowcy do Palestyny. Papież się delikatnie mówiąc zdenerwował i zrobił z piratami porządek. Piratów już nie ma, ale twierdze nadal stoją na skałach i są atrakcją okolicy.

Po dotarciu na miejsce, pierwsze dwa dni spędzamy mocząc tyłki w Adriatyku, nurkując (jedni na kilkanaście metrów, inni na kilka – zgadnijcie, kto na ile) i generalnie leżąc bykiem, bo pogoda daje radę.

Okazuje się, że Duće jest bardzo wyjątkowe, bo jako jedna z nielicznych miejscówek ma piaszczyste plaże, czym się bardzo szcyci. No może i fajnie, ale dlaczego takie płytkie? Na plaże kręcimy więc 10 km rowerem, żeby cieszyć się urokiem dzikich plaż pełnych kamieni i ławic malutkich ryb.

Fartem w jednym ze sklepików udaje nam się kupić dokładną mapę terenu Omińskiej Dinary, czyli naszych okolic, zaczynamy więc planować eksplorację górską. Wstępne tropy fajnych tras znajdujemy już na początku, podczas nocnego wypadu do Starego Duće – wioski położonej o kilka



kilometrów w górę od nadmorskiego Duće. Wiele chorwackich nadmorskich miejscowości ma swoje stare odpowiedniki wyżej w górach. Być może strach przed piratami dawniej wyganiał ludzi znad wybrzeża, a późniejszy rozwój turystyki oraz trzęsienia ziemi niszczące wioski w górach sprowadziły ludność nad morze. Jazda nocą asfaltowymi serpentynami przy pełni księżyca nie wymagała ani oświetlenia, ani ciepłych ciuchów. Widoki na rozświetlone nadmorskie wioski, ciemne morze i wyspy w oddali

robią piorunujące wrażenie. Równie przyjemne jak jeżdżenie jest leżenie na ciepłym asfalcie, słuchanie cykad i patrzenie na rozgwieżdżone niebo.

To jest to, na co czeka się cały rok!

Naszym celem stał się jednak mały kościółek widoczny z plaży przy naszym domku. W dzień widać było tylko mały, biały budynek. Nocą zaś widać było wielki krzyż znajdujący się obok niego i podświetlony ledami. W ciągu dnia Wojtek bacznie obser-

wował drogę do niego przez lornetkę (podstawowy gadżet każdego odkrywcy) i wciąż powtarzał: no chyba widziałem ścieżkę, nie jest taka trudna... Nie wiem co widział, z dołu wyglądało to jak skalna ściana.

Kolejnego dnia postanawiamy zejść go więc od tyłu wspinając się skalistą ścieżką z Omiša do miejscowości Naklice. Ścieżka jak się okazało, służyła kiedyś do transportu towarów na osiołkach, szybko nazwana została więc przez nas ścieżką osiołkową. Niezbyt długa (ok 2 km) i idealna do jazdy mtb, ale nie nazbyt trudna (no dobra poza zakrętami w prawo, które jak mi nie szły, tak nie idą dalej). No ale, na razie w górę wpychamy, bo jechać się nie da. Widoki z góry na miasteczko Omiš wciśnięte w głęboki kanion Cetiny są naprawdę grzechu warte. Wysokie skały z licznymi wodnymi zaciekami i roślinnością wciskającą się w każdą szczelinę sprawiają, że czujemy się jak w jakimś Ekwadorze.

Docieramy do miejscowości Naklice. Składa się ona z kilkunastu domów, małego kościółka i cmentarza. Odkrywamy, że w tym skalistym terenie zmarli nie są zakopywani w ziemi, ale chowani w specjalnych wysokich grobowcach, w których trumny wsuwane są w przygotowane otwory, a następnie zamurowywane. Podczas popasu na trawniku koło kościoła Wojtek zaczyna węszyć burzę. Wierście mi lub nie,

ale on jest w tym lepszy niż pies myśliwski w tropieniu lisów. Ja oczywiście jego gadanie bagatelizuję i prawie zmuszam go do ruszenia dalej. Niestety po wjeździe w teren nawet i mnie mina rzędzie. Wąska ścieżka pełna kolczastych krzaków, a na horyzoncie góry i kłębiące się ciemne chmury. No dobra, robimy odwrót. Zjeżdżamy trasą osiołkową, ja z lekkim cykorem, ale jakoś się udaje. Trasa nie jest taka trudna, ale przydałyby się tu ochraniacze, bo skały są bardzo ostre.

Następne dni spędzamy na przemian plażując, jeżdżąc po różnych mniej i bardziej fajnych ścieżkach i poznając tutejszą faunę. Nawet poznając bardzo blisko, bo co jak co, ale uządlenie szerszenia w palec wskazujący na zjeździe boli bardziej niż się spodziewałam. O ile w ten dzień dłoń mi puchnie tylko trochę, o tyle kolejnego dnia puchnie już bardzo i nie da rady nią hamować. Pogoda też nie zadowala. U nas cały dzień leje, w sąsiednich miastach jest powódź, a na wyspie Hvar krąży trąba powietrzna.

Na szczęście kolejnego dnia poranek wita nas pięknym słońcem, moja opuchlizna trochę schodzi i wczesnym rankiem Wojtek wita mnie standardowym: wstawaj, wstawaj, jedziemy w góry!

Zaspana wlekę się serpentynami pod górę, poranne jeszcze chłodne powietrze świet-

nie budzi, a kłębiące się chmury nad szczytami widocznego w oddali pasma Biokova wyglądają jak wybuch wulkanu. Odbijające się promienie słońca w morzu i licznie wypływające stateczki z góry prezentują się nierealnie – zupełnie jak makietka. Kiedy dojeżdżamy do końca drogi i zaczynają się skalne serpentyny i schodki, chmury płyną po niebie jak szalone i zaczynają się piętrzyć, a „wykrywacz burz” wbudowany w Wojtka przeczuwa odwrót. Mój „wykrywacz przygody” usilnie jednak ciągnie do przodu. Namawiam go na podejście jeszcze trochę celem zrobienia fajnych zdjęć, a



potem jeszcze trochę i jeszcze, a potem to już nie opłaca się zawracać. Na końcówce mijamy wydrążoną w skale małą jamę w której znajduje się figura Chrystusa ufundowana przez Polaków. Polak-Chorwat dwa bratanki (czy jak to było?), podobno wywodzimy się od tych samych przodków, może jest to prawdą bo nasze języki są bardzo podobne.

Gnając niczym chmury na niebie wnosimy rowery na samą górę i cieszymy się bardzo, że tym razem się udało. Niczym bohaterowie stajemy pod kościołem Gospa od Sni-



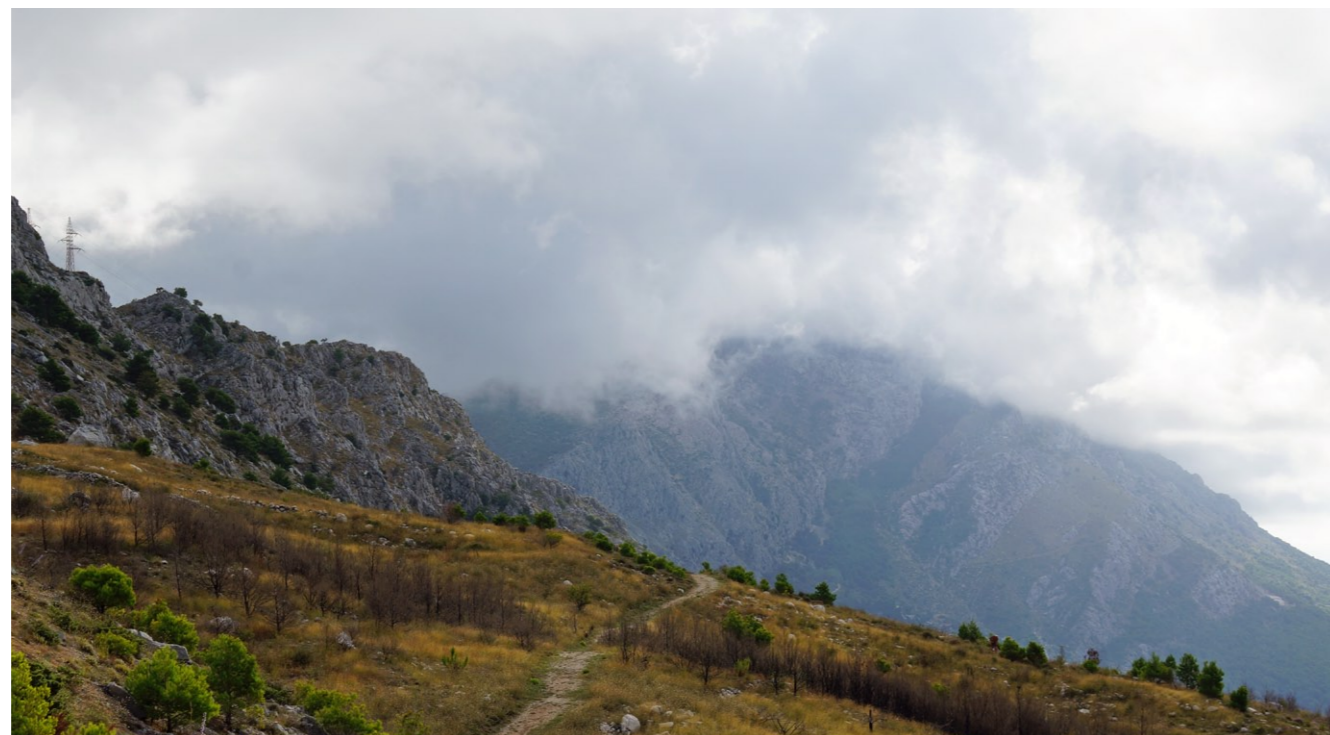
ga (Matki Bożej Śniegu). Według legendy pewnego sierpniowego dnia spadło tu dużo śniegu, co zostało uznane za cud przez miejscowych ludzi. Wybudowali więc mały kościółek z kamienia. Pogoda zaczyna się szybko poprawiać.

Mimo, że Wojtka kuszą skalne serpentyny, po których wchodziliśmy, to decydujemy się na realizację pierwotnego planu, czyli zjazdu łatwiejszym szlakiem, według oznaczenia przystosowanym do poruszania się dla osób niepełnosprawnych. Szlak owszem trudny nie jest, ale osoby na wózku to by tam raczej lekko nie miały. Przyzwyczailiśmy się już, że w Chorwacji oznaczenia szlaków są takie trochę na wyrost. Zjeżdżamy na małej miejscowości Truša i zaopatrujemy się w jedzenie w pobliskim sklepie. Miejscowości takie jak ta, oddalone od wybrzeża są oazami spokoju. Wydaje się, że czas płynie tu o wiele wolniej, jest cicho, gorąco i słychać

brzęczenie owadów. Całkiem jak w westernie przed finałową strzelaniną. Apropoz strzelaniny mamy wrażenie, że z powodu niedawnej wojny całkiem dużo mieszkańców Chorwacji trzyma jeszcze broń. Na odludnych serpentynach górskich prawie każdy znak drogowy ma dziury od kul... Taka tam, miejscowa rozrywka.

Asfaltem dojeżdżamy znów do Naklic i kolejny raz ścieżką osiołkową zjeżdżamy do Omiša. Tym razem czuję się o wiele pewniej, mam ochraniacze no i znam trasę! Co mamy w planach na dzień kolejny? Wyjazd do Polski o godz 15, ale rano za-

liczenie jeszcze raz podejścia do kościółka Gospe od Sniga i zjazd skalnym i serpentyniastym skalnym piekiełkiem. Tzn. kto miał ten miał, ja miałam raczej wizję spaceru niczym Hobbit czyli tam i z powrotem, połączonego z niesieniem roweru. Poranek witam nas pogodą pochmurną. Wygląda jednak ona na bardziej stabilną niż poprzednio, więc szybko wyskakujemy z łóżka, wskakujemy w ciuchy i na rower. Podjazd asfaltem już nie robi na nas wrażenia, podejście po kamieniach też już bardziej znajome. Szybko wbijamy się na szczyt. No i tak... wejść łatwo, trudniej zjechać. O ile Wojtkowi nie sprawia to większych

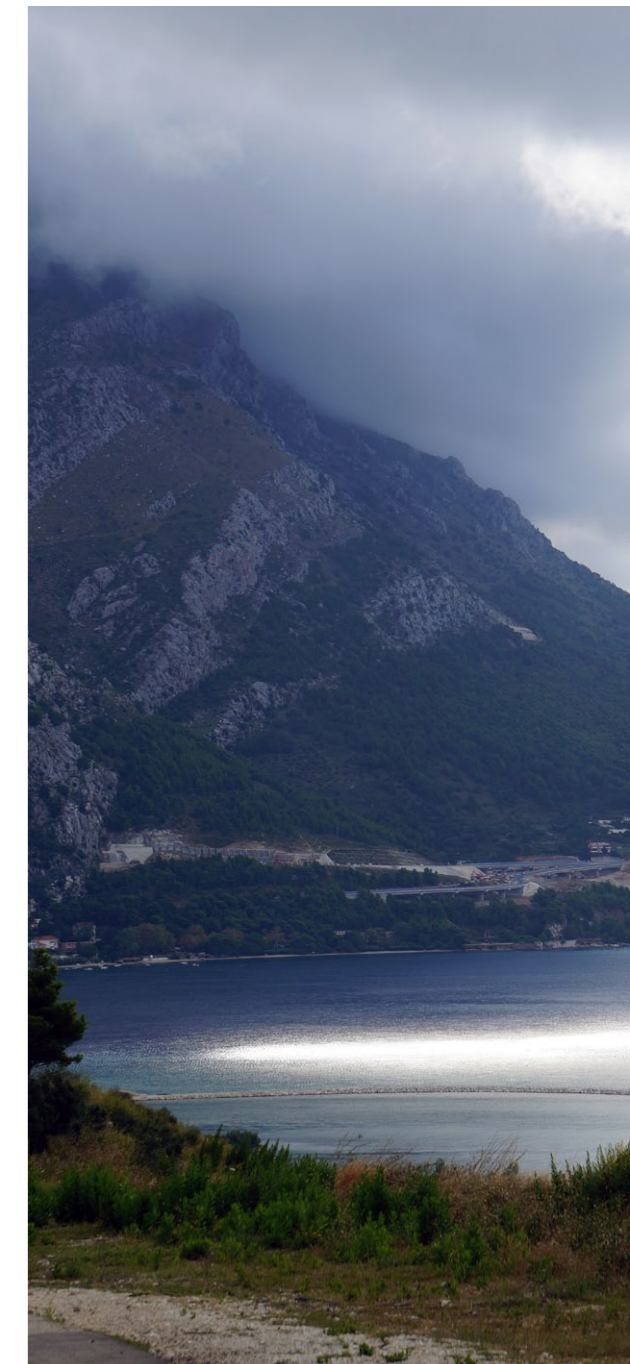


trudności, o tyle mi tak jakby trochę... Chyba to faktycznie góra cudów, bo zjeżdżam naprawdę dużo, jak na moje umiejętności. Po drodze mijamy polską pielgrzymkę wspinającą się do kościoła. Kiedy Wojtek wsiada na rower i zaczyna zjeżdżać krętą i skalistą ścieżką w grupie słychać przerażone szepty „o nie... wsiada, patrz...”. Jednak nawet ostrzegawcza mowa księdza, nie jest w stanie powstrzymać go przed karkołomnym zjazdem (o ile w ogóle ją słyszał oddalając się w dół). Przełamując swój strach staram się jak najwięcej usiłować zjeżdżać. Taaak... usiłować to dobre słowo. Raz po raz sprawdzam, czy aby na pewno nie da się obniżyć mojej sztycy jeszcze niżej, a Wojtek ćwiczy pivoty na kolejnych skałach. Robimy foty, kręcimy filmy, co by to był za wyjazd bez pikantnej szczypty lansu. Do wyjazdu z Chorwacji pozostało kilka godzin, a my byliśmy na najpiękniejszej, a zarazem najtrudniejszej ścieżce wysoko nad morzem. Szlak ten z pewnością spodoba się miłośnikom technicznych zjazdów i tzw. rzeźby w skale. Ciasny, kręty i w 100% skalisty wymaga nie tylko bardzo dobrych umiejętności, ale i koncentracji i odwagi. Tak jakby nie wzięłam tych trzech cech ze sobą... Chyba zostały w domu... Wojtek raz po raz powtarza trudne odcinki, bo tak przypadkiem na nagraniu ucięła mi się jego głowa, albo coś poszło nie tak. I wcale się nie boi...

Ostatnia prosta to mój cel na dziś. Podczas poprzedniego podejścia postawiłam sobie wyzwanie, że następnym razem tu zjadę. Zjazd nie jest bardzo trudny, ale jest trochę kamieni, na których można sobie wybić zęby. No i zaczyna się męka. Nie moja, męka Wojtka ze mną. Przymierzam się, próbuje i znowu przymierzam... Potem daję za wygraną i schodzę na dół. Tam sobie przypominam, że nie wychodząc poza swoją strefę komfortu nigdy się niczego nie nauczę. Wracam na górę. Historia się powtarza, wszystko okraszone mnóstwem przekleństw. W końcu mówię: nie dam rady... i wsiadam i zjeżdżam. I już? Takie proste? Ale jak to?

Na dół do Duće zjeżdżamy już nie asfaltem, a wąskimi ścieżkami pieszymi. Na szczęście już bez skał i bez serpentyn. Czuję się bohaterem. Lepiej późno niż wcale. Zostaje nam już tylko smutne pakowanie i powrót do domu...

Mimo, że pogoda tym razem nie była przez cały pobyt słoneczna, to pod kątem rowerowym był to najbardziej udany wyjazd na Bałkany. Choć trasy są krótkie i na stosunkowo niewielkiej wysokości to są naprawdę „treściwe”. Uczą techniki, ale i pokory do jazdy. To coś, dla miłośników jazdy po kamieniach, bo występują one na wszystkich chorwackich ścieżkach.



**ALONG TIME AGO,
IN A GALAXY FAR ... FAR AWAY ...**

BIKE WARS

Tekst: przygodairower.wordpress.com

Jest wojna. Nie Trzecia Światowa. Wojna domowa. Wojna na gesty. Wojna na słowa. Wojna rowerowa. Na zaliczone setki, dwusetki, tysiące kilometrów. Wojna na blogi, Stravę i Endomondo. Na lajki na Facebook'u i foty z wyjazdów, wypadów i tripów.

Każdy chciałby tą wojnę wygrać: jeździć najszybciej i najsukuteczniej, a przynajmniej szybciej i skuteczniej. Być bohaterem. Mieć rację. Wiedzieć lepiej. Najlepiej.

Na jednych blogach jedni przekonują, żeby nie zaliczać kolejny raz kolejnej niedzielnej rundy, nie trenować do kolejnego ogórnika i nie jeździć. A przede wszystkim: nie jeździć tylko kręcić. A jak już kręcić, to żeby nie dołączać bezrefleksyjnie do schematu. Przekonuje, że kolarstwo to wspaniała zabawa, tylko trzeba umieć się pobawić.

Ma rację. Kolarstwo to wspaniała zabawa, tylko trzeba umieć się bawić. Niestety, nie wszyscy potrafią.

Na innych blogach inni przekonują, żeby „utulić żonę, bo jutro robią test”, że progres liczony cyferkami jest wspaniałą

zabawą, a 9 godzin tygodniowo zupełnie wystarczy, żeby być kimś. Półtorej godziny dziennie i ogórniki są Twoje. A przy okazji odpowiada w wywiadzie samego ze sobą na „kilka pytań do amatorów”. Uderz w stół a nożyce się odezwą.

Na jeszcze innych blogach jeszcze inni przekonują, że podróżuje się nie po to, aby dotrzeć do celu, lecz aby dojechać jak najpóźniej, aby nie dojechać, o ile to możliwe, nigdy. Że aby być szczęśliwym, nie trzeba robić niczego, ponieważ szczęście jest w Tobie.

Nie ma więc potrzeby szukać tego, co się od zawsze posiada. Jeżeli jednak to prawda, dlaczego nie każdy to odczuwa? Bo aby być szczęśliwym, nie należy niczego szukać, niczego dodawać, ale przeciwnie: należy się czegoś pozbyć.

Czego? Na przykład chęci urwania tych, z którymi się umówiłeś. Na przykład nie odzywać się, niczym nożyce, kiedy ktoś uderzy w stół. Na przykład przestać być paralitykiem. Przestać być nożycami. Zacząć być rider'em.

Rozejrzeć się dookoła ale spojrzeć najpierw na siebie: 90% nożyc jest tak sku-

pionych na swoich działaniach wojennych, że zapomniało, że kręcenie z kadencją równą prędkości światła to droga donikąd. Tak samo zresztą jak przepychanie z nogi na nogę. Pochyleni dzięki za długim mostkom niczym Superman lub przytuleni do samych siebie niczym małpka na gałęzi wciąż pędząc w pogoni za kolejnymi setkami. Siedzący na zbyt długich sztycach ledwo sięgający pedałów, jakby chcieli sięgnąć gwiazd.

SPD pod samymi palcami, niczym dziewczęta w szkole baletowej. Poświęcić chwilę na to, żeby porzucić rywalizację, za długie lub za krótkie mostki, sztyce i ramy i zostać po prostu lepszym rider'em?

Szanować siebie. Szanować innych. Szanować MTB. DH. AM. FR. Szosę. Torowców. Enduro.

Pamiętać o tym, że każdy obszar kolarstwa uprawiany na wysokim poziomie jest nie gorszy i nie lepszy od innych. Że kiepski szosowiec jest tak samo kiepski jak kiepski góral, a dobry zawodnik, to dobry zawodnik. Kiepski to kiepski. Koniec kropka.

Każdy z Was może być kimś zajebistym. Każdy. Bez wyjątku. Tylko, że zajebistości nie przybywa od wrzucania track'ów na fejsie, ale od ciężkich godzin spędzonych na rowerze.

Nieważne, czy chcesz być zajebistym prosem czy zajebistym amatorem. Zamiast komentować, lajkować, hejtować musisz iść pojeździć.

W upalne dni, deszczowe i mroźne. Żeby być lepszym, musisz w to zainwestować. Dokonać wyborów. Coś poświęcić. Coś zyskać. Nie da się mieć ciastko i zjeść ciastko. Zamiast ubolewać nad tym, że ktoś jest lepszy, zrób coś, żeby stać się lepszym. Innej drogi nie ma.

No chyba, że chcesz tak jak my, wszystko: najlepiej zjeżdżać, skutecznie podjeżdżać, ujeżdżać wysokie góry. I niziny. Hopki. Hopeczki. Dropy i dropiki. Czasem się pościgać.

Wtedy możesz zostać tylko nikim. Bo jak coś jest do wszystkiego, to jest do niczego. :)

Przygoda & Rower.
The AllMountain Crew.

Dig it, ride on and feel the flow!

Tekst: Artur Tokarski
Zdjęcia: Piotr Poręba baz.fotolog.pl

- czyli jak wybudować przydomowy pumptrack.

Nazywam się Artur Tokarski, znany w naszym środowisku bardziej jako Toca. Od lat zajmuję się budową szeroko pojmowanych trail'sów. Zaczynałem wraz z moimi kolegami kilka lat temu w pobliskim lesie na górze Żarek. Całą naszą pokreconą bandą budowaliśmy naprawdę chore rzeczy. Od 2012 roku zajmuję się projektowaniem, rozbudową i pielęgnacją naszej miejscówki znanej jako Pumptrack Kalwaria oraz organizacją zawodów pumptrackowych. W 2014 roku założyliśmy

z kumplami Klub Sportowy Born2Bike, którego jestem wiceprezesem. Studiuję architekturę krajobrazu, a hobbystycznie zajmuje się także projektowaniem graficznym. Marzę, aby w przyszłości móc połączyć moje wszystkie pasje w jedną spójną całość i realizować się zawodowo. Ale to nie o mnie będzie ten artykuł.

Budowa dobrego pumptracka wcale nie jest taka prosta jak mogłoby się wydawać. Z biegiem czasu sam wiem jak

wiele kardynalnych błędów popełniłem. Chcę, żeby ten artykuł wzbogacony o doświadczenie i przemyślenia stał się inspiracją do budowy przez Was tego typu miejscówek na waszych działkach. Sam w 2012 roku zaczynałem od kartki papieru. Studia na Politechnice Krakowskiej na kierunku Architektura Krajobrazu dały mi świeże spojrzenie na sprawę i wiedzę techniczną.



„Na początku wasz projekt radzę zgeometryzować do prostokąta, trójkąta lub innej figury geometrycznej. Esy floresy to wyższa szkoła budowania i po prostu może wam nie wyjść.”

Faza projektowa

Zanim przejdziemy do szkicowania musimy zmierzyć nasz teren. Kupujemy lub pożyczamy od znajomego taśmę mierniczą (ruletkę) i mierzymy. Ewentualnie możemy otworzyć Geoportal i znaleźć naszą działkę. Jest tam skala, która może nam być pomocna.

Musimy już na tym etapie pomyśleć skąd weźmiemy ziemię na nasz pumptrack. Najlepiej jest ją nawieźć aczkolwiek może być ona słabej jakości i trzeba za nią zapłacić. Tańszą metodą będzie wykorzystanie tego co już mamy. Zapomnijcie o wkopywaniu linii trasy w ziemię! Druga sprawa. Oprócz waszego zapłała przydałoby się kilka luźnych stówek na prace minikoparki, wypożyczenie ubijarki, zakup paru metrów rury drenarskiej oraz kilku ton kamienia (możecie te koszta obejść, ale urobicie się po pachy).

Na początku wasz projekt radzę zgeometryzować do prostokąta, trójkąta lub innej figury geometrycznej. Esy floresy to wyższa szkoła budowania i po

prostu może wam nie wyjść. Dlaczego geometryzacja? Łatwo wtedy można założyć skąd wybrać ziemię potrzebną do usypania waszego pumptracka. Dziura, która powstanie może śmiało posłużyć jako studzienka rewizyjna, do której będzie spływać woda z całego naszego toru. Rzut (w skrócie rysunek z góry) wykonujemy w skali w zależności od wielkości obiektu np. w 1:100, 1:200. W takiej samej skali trzeba będzie wykonać przekroje poprzez linie muld, na których dostosujecie ich wysokości i odległości. Nie będę ograniczał tutaj waszej inwencji twórczej dlatego tylko zarysuje kilka problemów, o których musicie pamiętać.



Oto kilka prostych kroków, dzięki którym rozrysujecie plan waszego pumpa i unikniecie problemów na samym początku:

- linia przydomowego pumptracka powinna mieć od 1,2 do 1,8m szerokości
- pumptrack budujemy na podwyższeniu (wale), który w najniższym zagłębieniu pomiędzy muldami (niecce) powinien mieć przynajmniej 15cm wysokości
- niecki profilujemy tak, aby woda spływała do wewnątrz toru, gdzie wybraliśmy ziemię (zagłębienie o łagodnych stokach) konieczną do budowy
- na środku zagłębienia możemy wykonać pasek odwodnienia (kamienia nie zasypujemy ziemią, gdyż woda nie będzie tak sprawnie wsiąkała!)
- minimalny rozstaw muld to 2 długości roweru (nie BMX'a!), lecz radzę wraz ze wzrostem prędkości owe wielkości zwiększać (im większe rozstawy, oczywiście bez przesady) tym płynniejszy pumptrack i większa skoczność obiektu)
- minimum 5 muld na prostej
- muldy napędzające nas np. na stolik robimy mniejsze niż te, które będą nam służyć do wybijania się
- im większa prędkość tym muldy mogą być wyższe (pamiętając o rozstawie) od 30 do nawet 80cm
- pumptrack to fale więc nie ma mowy,

aby pomiędzy muldami był jakiś fragment płaskiego terenu (linia muld powinna tworzyć w przekroju rozciągniętą sinusoidę)

- muldy powinny być ukształtowane symetrycznie
- bandy rozpoczynamy i zakańczamy muldą (linia szczytu bandy musi się zaczynać i kończyć na zewnętrznym wierzchołku muldy), muldy te można lekko pochylić ku wnętrzu pumptracka
- wierzchołek bandy musi tworzyć idealny fragment okręgu! (do palika wyznaczającego środek okręgu przywiązujemy sznur o długości równej promieniowi bandy, owym sznurkiem wyznaczamy wierzchołek bandy, podobnie możemy sprawdzić jej część środkową i podnoże)
- promień bandy powinien się mieścić w zakresie od 3 do 5m (w zależności od prędkości)
- zarówno zbyt rozciągnięte jak i zbyt ciasne bandy spowalniają
- minimalna wysokość bandy to około 80-100cm (im większa prędkość tym wyższa banda)

Tak rozrysowany pumptrack (rzut i przekroje) musicie sobie dokładnie zwymiarować. Będzie to konieczne, aby go poprawnie wytyczyć i wybudować.

Wytyczanie, modelowanie, testowanie

Zanim zabierzecie się za wytyczanie i kopanie pumtracka musicie najpierw posprzątać i wykosić wasz teren. Jeżeli mnie posłuchaliście i wasz pumtrack został zgeometryzowany to jesteście w domu. Poproście znajomego stolarza, żeby uciął wam z odpadów kilkanaście sztuk około metrowej wysokości palików, które będziecie wbijać w ziemię w trakcie wytyczania. Tutaj też czeka was trochę zakupów, musicie zaopatrzyć się w jakieś 500m sznurka (koszt około 20 zł) i kilka puszek białej farby w spreju.

Plany w dłoń i wytyczacie. Najpierw zewnętrzną krawędź pumtracka, później wewnętrzną, wbijacie paliki i z twierdzenia pitagorasa sprawdzacie czy (w przypadku kwadratowych i prostokątnych pumtracków) macie kąty proste. Im większe boki będzie miał wasz trójkąt kontrolny (my sprawdzaliśmy na 7 metrowym boku) tym dokładniejszy będzie pomiar. Paliki wyznaczające zewnętrzny obrys pumtracka są święte i nie wolno ich ruszać do końca budowy. Podobnie będzie z palikami, które wytyczają środki półokręgów band, które wbijecie dopiero, gdy usypiecie wał zewnętrzny pumpa.

Jeżeli już rozciągaliście sznurki pomiędzy palikami, macie zarys waszej miejscówki,

bierzecie w ręce spreje i malujecie obrys wewnętrzny toru na trawniku tak, by operator kopary wiedział dokąd wybrać ziemię i gdzie ją odkładać.

Z ziemi, którą dysponujecie usypujecie minimum 60 cm wysokości wał. Nie kopujemy standardowej dziury pod basen o pionowych ścianach, raczej oczko wodne o bardzo łagodnych stokach. W najniższym punkcie wasza dziura może mieć około 70-100 cm głębokości. Wytyczacie środek dziury i kopiecie pas (tym razem z pionowymi ścianami) szerokości i głębokości minimum 50 cm (możecie kopać głębiej). Do owego pasa wsypujecie tłuczeń o ziarnistości około 5-8cm. Jego metr sześcienny waży około 1,6 tony. I tutaj mamy dwa warianty. Traktujemy dziurę jako prostą studnię rewizyjną i tylko zasypujemy ją tłuczniem (woda powinna wsiąkać) lub wydajemy kilkadziesiąt złotych na zakup rury drenarskiej średnicy 8-10 cm (owijamy ją flizeliną) i wodę z naszej studzienki odprowadzamy na zewnątrz, np. do pobliskiego wąwozu. Żeby woda w rurze odpływała musicie pamiętać o spadku. Rura w miejscu gdzie będzie napływać do niej woda musi być przysypana tłuczniem. Rury drenarskie, gdy są ułożone pod zbyt małym spadem w miejscach gdzie są przysypane ziemią lubią się zamulać. Można rurę w tych miejscach można obwinąć stretchem.

Gdy usypaliście już obwałowania, a odwodnienie jest gotowe możecie wyznaczyć środki promieni waszych band, ich początki i końce. Wbijacie palik i pozostaje w tym miejscu aż do końca budowy pumtracka. Możecie odczekać tydzień aż ziemia opadnie pod własnym ciężarem i rozpoczynacie modelowanie pilnując wszystkich moich wskazówek z fazy projektowej (sprejem wytyczacie wierzchołki muld i band). Jeżeli skończyliście modelować, wstępnie ubijcie wasz pumtrack łopatom, później weźcie dirtówkę z możliwie jak najniższym osadzonym w miejscu suportem, przekręćcie korbę tak, aby jeden z pedałów prawie dotykał ziemi i przeprowadźcie rower przez cały tor. Tam gdzie pedał zahaczy o muldę mulda jest za stroma/szpiczasta i trzeba będzie ją spłaszczyć.

Jeżeli już wszystko macie gotowe, wjeżdżacie ubijarką i ubijacie, ubijacie, ubijacie... Później jeszcze raz sprawdzacie profile muld rowerem, zasypujecie wszystkie nierówności i... gotowe! Możecie śmigać. Gdyby któreś z muld wybijały was z rytmu to znaczy, że albo mnie nie słuchaliście albo są za duże lub za strome.



„Zanim zabierzecie się za wytyczanie i kopanie pumtracka musicie najpierw posprzątać i wykosić wasz teren. Jeżeli mnie posłuchaliście i wasz pumtrack został zgeometryzowany to jesteście w domu.”

Jeżeli ktoś z Was wybuduje pumtrack według mojego przepisu zaproszę mnie na jam na jego otwarciu. Zdjęcia z kolejnych etapów rozbudowy Pumtrack Kalwaria znajdziecie na naszym fanpage na facebooku lub na stronie born2bike.pl, a najlepiej odwiedźcie nas osobiście!

Do pracy młodzi budowniczy i do zobaczenia w krainie pompowania!



ABECADŁO FREERIDE'U

R JAK ROCK

Tekst: Rafał Wypiór

Grafika: Ania Makuszevska

Tym skały dla freeridera, czym rock dla współczesnego ucha. Owszem, wokół krążą całe chmary łatwo wpadających jednym uchem, a wypadających drugim jednosezonowych nutek, ale tylko mocne brzmienie wykuje solidną ścieżkę do naszego serca, zapewniając ponadczasowe doznania. Ileż to razy zapogowałem przy Sex Pistolsach jakbym miał nadal naście lat? I faktycznie miałem, dopóki nie wybrzmiał ostatni akord przesterowanej gitary, a ja nie runąłem na podłogę w stanie przedzawałowym. Nie tylko rock jest wiecznie młody, ale przede wszystkim rock czyni nas młodymi.

Pielgrzymując z rowerem po górach, będziemy odkrywać dziesiątki linii przez las lub po halach, linii trudniejszych – po korzeniach i kamieniach, albo szybszych – po klepisku. Mogą to być dopieszczone single tracki, albo zapomniane lokalne ścieżki. Wszędzie znajdziemy radochę z jazdy, a jak się uda, to nawet flow. Jeśli bogowie będą nam sprzyjać, albo przeciwnie – zakpią z nas; w każdym razie nie pozostaną obojętni na nasz los, a intrygując, wytrącają nas z kolein banalnej czasoprzestrzeni, to przytrafi nam się prawdziwy epik. A wszystko to „w tak pięknych okolicznościach przyrody... i niepowtarzalnej”. Z takim bagażem będziemy mieli pełne prawo określać się mianem freeriderów... na rezerwie. Bo wszystko to, o czym napisałem powyżej, będzie niczym ćwiczenia poligonowe. Natomiast prawdziwe doświadczenie frontowe i generalskie szlify przyniesie nam dopiero konfrontacja ze skałami.

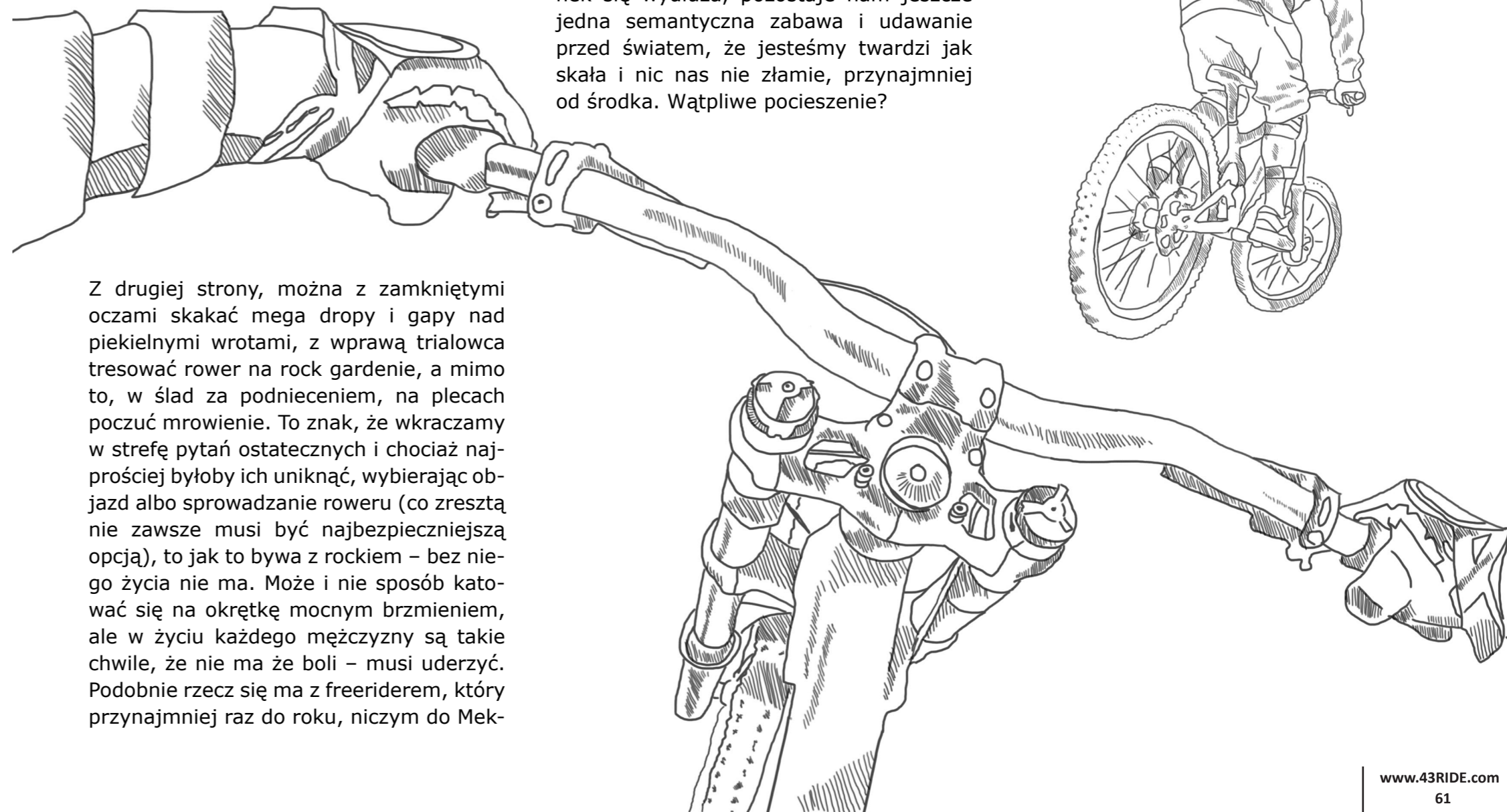
Trudno sobie wyobrazić większe wyzwanie dla freeridera niż zjazd po skalistym, urwistym zboczach, który nie tylko wydaje się nieprzejezdny, ale wręcz nieprzyjazny dla jakiegokolwiek formy życia i ruchu, innej niż toczące się po stromiźnie kamienie. Satisfakcję z założenia na takim stoku własnej linii można porównać do prestiżu alpinisty, który dokonał pionierskiego wejścia na szczyt, tyle że w tym przypadku chodzi

o przeciwny kierunek podróżowania po urwisku. Co się natomiast tyczy nastrojenia, to fragmentarycznie może ono nawet aspirować do pionu, bo umiejętnie prowadzony, tudzież odrywany od podłoża, rower redefiniuje pojęcie grawitacji i tam, gdzie pieszy stoczyłby się w dół niczym worek ziemniaków, wprawny rowerzysta z wdziękiem kozicy górskiej znajdzie punkt oparcia, zanim wyprzedzi go punkt ciężkości. Można to porównać do mojej pierwszej gry komputerowej (kto jeszcze pamięta, że pierwowzorem pasjansa umiłającego biurową pracę na pececie były gry na poziomie telewizyjnego ping-ponga?), gdzie na uciekającą po ekranie kropkę trzeba było nałożyć drugą, kierowaną joystickiem. Jednakże udany i ustany zjazd polega na tym, by punkt oparcia nigdy nie pokrył się z punktem ciężkości, bo w przeciwnym wypadku pomiędzy nami a glebą zniknie pożądan dystans, a poduszkę powietrzną zastąpią twarde realia.

W tej pasji eksplorowania ścianek można zabrnąć w coś, co więcej ma wspólnego z cyklotriałem, przeskakującym z kamienia na kamień, które stwórca spiętrzył wbrew cyklologicie. Nie mniej jednak najbardziej widowiskowym przykładem freeride'u wysokogórskiego jest klejenie jazdy piecem pośród skał i driftem po stromiznach, spektakularnymi lotami nad urwiskami. Słowem to, co rokrocznie serwuje nam

światowa czołówka podczas zawodów Red Bull Rampage.

Wracając na ziemię, nie trzeba być oblatanym w Utah, żeby poczuć podniecenie podczas zbliżania się do skalnej sekcji.



Z drugiej strony, można z zamkniętymi oczami skakać mega dropy i gapy nad piekielnymi wrotami, z wprawą trialowca tresować rower na rock gardenie, a mimo to, w ślad za podnieceniem, na plecach poczuć mrowienie. To znak, że wkraczamy w strefę pytań ostatecznych i chociaż najprościej byłoby ich uniknąć, wybierając objazd albo sprowadzanie roweru (co zresztą nie zawsze musi być najbezpieczniejszą opcją), to jak to bywa z rockiem – bez niego życia nie ma. Może i nie sposób katować się na okrętkę mocnym brzmieniem, ale w życiu każdego mężczyzny są takie chwile, że nie ma że boli – musi uderzyć. Podobnie rzecz się ma z freeriderem, który przynajmniej raz do roku, niczym do Mek-

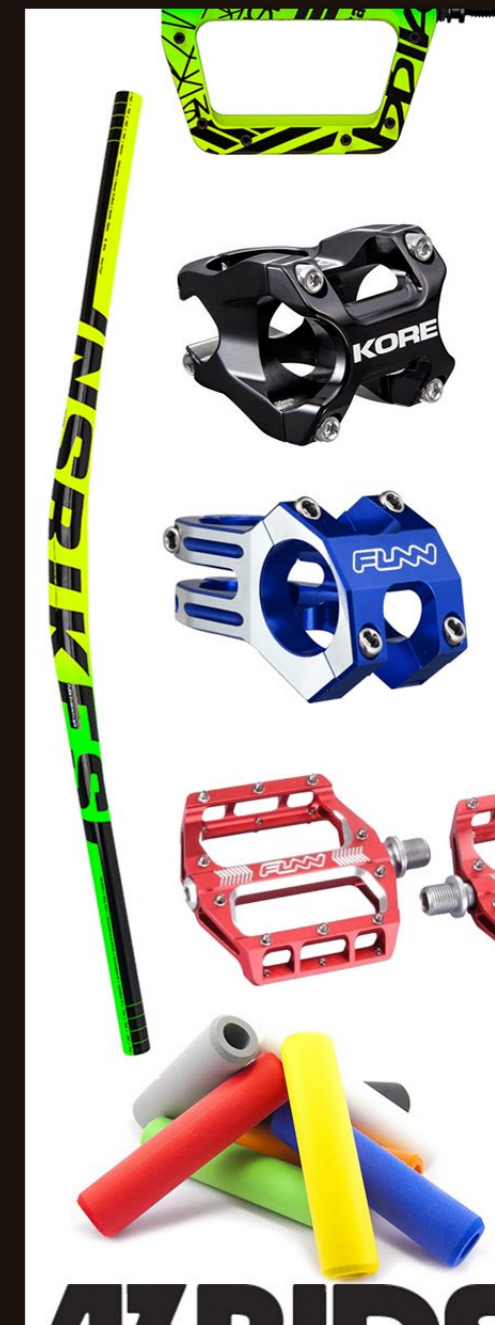
ki, musi się udać w wysokie góry i zagubić we fraktalach skał, by odnaleźć linię swojego przeznaczenia.

Ta linia czasem się rwie. Dobrze jeśli tylko ona. Jeśli lista przykrych niespodzianek się wydłuża, pozostaje nam jeszcze jedna semantyczna zabawa i udawanie przed światem, że jesteśmy twardzi jak skała i nic nas nie złamie, przynajmniej od środka. Wątpliwe pocieszenie?

A czy jest inne wyjście niż powrócić na skały, skoro bez nich freeride jest jak wykwintna potrawa, którą ktoś zapomniał posolić?



redakcja | redaktor naczelny: **Zbigniew Nowicki** zastępca redaktora naczelnego: **Tomasz Profic** redaktorka: **Justyna John** | projekt i skład: **Zbigniew Nowicki, Tomasz Profic, Ania Makuszevska** | korekta: **Tomasz Profic, Justyna John** | współpraca: Agata Ćwizewicz, Andrzej Skrzypczak, Ania Makuszevska, Artur Tokarski, Jacek Kaczmarczyk, Konrad Dembek, Paweł Ośka, Piotr Staroń, Piotr Poręba, Tomasz Fraś, Wojtek Zdebski | **zdjęcia na okładce i wstępie:** Rafał Mielczarek facebook.com/rafael.mielczarek | **zdjęcie na końcu:** Red Bull | **adres redakcji:** 43RIDE, ul. Magnolii 27/5, 05-909 Józefosław | www.43ride.com | Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do magazynu. Za treść reklam i ogłoszeń redakcja nie ponosi odpowiedzialności. Wszelkie prawa zastrzeżone © 43RIDE | UWAGA: przedstawione w 43RIDE sporty uprawiane są przez profesjonalnych zawodników, redakcja nie ponosi odpowiedzialności za ewentualne wypadki i szkody podczas ich uprawiania.



43RIDE
shop

NAJWIĘKSZY WYBÓR SPRZĘTU MTB

BEZ LANSU DO LASU

43RIDE

LIVE

SLOW



RIDE

FAST

CLOTHING