

lifestyle'owy magazyn rowerowy

43RIDE

NR 19

ISSN 1899-766X

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

www.43RIDE.com





43RIDE CLOTHING



kup na 4freeride.pl

Witajcie po długiej przerwie!

Dokładnie dziesięć lat temu od tego wszystko się zaczęło - światło dzienne ujrzał pierwszy numer magazynu rowerowego 43RIDE w formacie PDF. Od tamtej pory minęło wiele czasu, dużo rzeczy się zmieniło, a my postanowiliśmy przypomnieć o naszych korzeniach. To właśnie wydawany magazyn PDF napędzał nas do działania: opisywania wydarzeń, rozmawiania z rowerzystami tworzącymi naszą rodzimą (i nie tylko) scenę rowerową, a także przekazywania Waszych historii. Środowisko rowerowe z każdym kolejnym dniem staje się większe i co raz bardziej się zmienia, a my staramy się za tym nadążyć i pokazać Wam, jak to wszystko się kręci.

Przed Wami nr 19, w którym zabierzemy Was w ciekawe miejsca, porozmawiamy z interesującymi ludźmi oraz ubierzemy to we wspaniałe zdjęcia wydobyte z naszych archiwów i aparatów. Wszystko to nie byłoby możliwe bez Was, dziękujemy za to, że jesteście z nami przez tyle lat!

Nie przedłużając już zapraszam do przeczytania dziewiętnastego numeru magazynu 43RIDE.

Tomasz Profic, z-ca red.naczelnego



Zdjęcie: Mateusz Szachowski
Na zdjęciu: Peter Kaiser



ZAWARTOŚĆ

Sezon z..

- 08 Puchar Świata DH
- 30 Puchar Polski DH
- 38 Local Series of Downhill

Wyjazdy..

- 50 Droga do szczęścia
- 54 Bike Park Wales
- 60 Pocztówki z Islandii
- 70 Serfaus-Fiss-Ladis
- 78 Babia Góra Trails

Rozmowy z..

- 84 Mariusz „Vasya” Gawęł
- 90 Katarzyna Burek
- 96 Maciej Jodko
- 102 Mateusz Baliński

Mercedes-Benz

UCI MOUNTAIN BIKE
WORLD CUP

Puchar Świata DH

podsumowanie sezonu

Tekst: Tomasz Profic

Zdjęcia: Bartek Woliński /Red Bull

Tegoroczne zmagania w Pucharze Świata DH pełne były niespodzianek i zwrotów akcji. W trakcie siedmiu rund mogliśmy zobaczyć dominację nowych zawodników, kryzysy starej gwardii, ale przede wszystkim byliśmy świadkami niesamowitych emocji związanych nie tylko z rywalizacją na trasach. Już samo ogłoszenie kalendarza na 2018 rok przyniosło mnóstwo rozważań i znaków zapytania.



Pierwsza runda – Lošinj, Chorwacja


Sezon rozpoczął się w kwietniu od debiutu na światowej scenie chorwackiej miejscowości Lošinj. Ta kompletnie nieznana rowerowej społeczności wyspa na Adriatyku była krytykowana od samego początku. Przede wszystkim dlatego, że nigdy wcześniej nie odbyły się tam żadne poważne zawody rowerowe, a co dopiero mówić o imprezie zjazdowego Pucharu Świata w miejscu, gdzie najwyższy szczyt ma zaledwie 588m n.p.m.

Trasa została zbudowana od podstaw i była bardzo wyboista i kamienista. Dość powiedzieć, że mało który zawodnik w trakcie wyścigowego weekendu nie musiał walczyć z kapciem lub uszkodzonym kołem. Przejazd był dość krótki, ale za to bardzo wymagający i emocjonujący dla kibiców zebranych wokół trasy. Dodatkowego smaczku dodawał miejski finisz, który poprowadzony został wąskimi asfaltowymi alejkami, a meta zlokalizowana została tuż obok portu.

Tak naprawdę nikt nie wiedział czego się spodziewać po rundzie w Chorwacji, a dodatkowego mętliku dodały wyniki kwalifikacji, gdzie najszybszym zawodnikiem dnia okazał się Brook MacDonald (MS Mondraker Team). W przejeździe finałowym już nie poszło mu tak dobrze, ponieważ zaliczył konkretną glebę w środkowej części trasy i po udzieleniu pomocy medycznej ostatecznie dokończył swój przejazd.

Ostatecznie pierwsza runda padła łupem Aarona Gwina (The YT MOB), który na mecie wyprzedził Lucę Shawa (Santa Cruz Syndicate) i rewelacyjnego tego dnia Deana Lucasa (Intense Factory Racing). Wśród pań triumfowała Myriam Nicole (Commencal / Vallnord), która w pokonanym polu zostawiła Rachel Atherton (Trek Factory Racing DH) oraz Tahnee Seagrave (Transition Bikes / Muc-Off Factory Racing).



 Mercedes-Benz

 UCI MOUNTAIN BIKE WORLD CUP

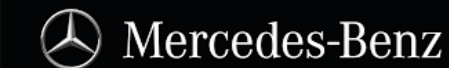


Druga runda – Fort William, Szkocja

Na kolejne emocje przyszło nam czekać prawie dwa miesiące aż do zawodów w szkockim Fort William. Tutejsza trasa jest jedną z najbardziej znanych i praktycznie co sezon odbywają się tu zawody najważniejszej serii rowerowej na świecie. W ostatnich latach było to królestwo Grega Minnaara (Santa Cruz Syndicate), który triumfował tu trzy razy z rzędu, ale w tym roku musiał obejść się smakiem z powodu odniesionej kontuzji podczas treningów. Jak się później okazało, kontuzja ta wyeliminowała Grega z większości sezonu.

W trakcie nieobecności wielkiego mistrza w Szkocji objawił nam się nowy. Francuz Amaury Pierron (Commencal / Vallnord) odniósł swoje pierwsze zwycięstwo w karierze, a czas pokazał, że nie jedyne. Drugie miejsce w imprezie zajął Loris Vergier (Santa Cruz Syndicate), a podium uzupełnił Troy Brosnan (Canyon Factory Downhill Team).

O ogromnym pechu może mówić z kolei Rachel Atherton (Trek Factory Racing DH), która po wygraniu kwalifikacji zerwała łańcuch w trakcie przejazdu finałowym. Jednak doskonała jazda mistrzyni sprawiła, że ostatecznie na metę wpadła z trzecim rezultatem dnia. Drugie miejsce zajęła zwyciężczyni pierwszej rundy Myriam Nicole (Commencal / Vallnord), a najlepsza tego dnia okazała się Tahnee Seagrave (Transition Bikes / Muc-Off Factory Racing). Tahnee w Fort William zdeklasowała rywalki wygrywając z ponad 9-sekundową przewagą.





Trzecia runda – Leogang, Austria

Ledwo opadł kurz po zawodach w Szkocji, a zawodnicy zameldowali się w austriackim Leogangu by rozegrać trzecią rundę. Tutejsza trasa to typowa bike parkowa ścieżka, krytykowana przez większość zawodników za bycie zbyt prostą, ale z drugiej strony, jest to jedna z najszybszych tras w całym pucharze, a różnice czasowe są bardzo niewielkie. Tym samym o zwycięstwie lub przegranej zdecydować może jeden mały błąd. Również organizatorzy nie ułatwiają zawodnikom zadania i co roku nieznacznie zmieniają przebieg trasy.

Leogang to również królestwo Aarona Gwina (The YT MOB), który miał szansę przejść do historii jako pierwszy zawodnik elity mężczyzn, który wygrał tę samą imprezę cztery razy z rzędu. Jego wspaniałe przejazdy z ubiegłych lat (bez łańcucha czy bez opony) znają chyba już wszyscy. W trakcie zawodów wszystko wskazywało na to, że ten wyczyn mu się uda. Jednak na przeszkodzie stanął mu Amaury Pierron (Commencal / Vallnord), który tydzień po swoim pierwszym zwycięstwie, odniósł drugie i o pół sekundy wyprzedził Gwina. Podium uzupełnił Laurie Greenland (MS Mondraker Team).

Trzecia runda przyniosła również trzecią zwyciężczynię. Tym razem triumfowała Rachel Atherton (Trek Factory Racing DH), która odbiła sobie nieudany start w Fort William. Na drugim miejscu ponownie zameldowała się Myriam Nicole (Commencal / Vallnord), a trzecie miejsce ostatecznie przypadło Tracey Hannah (Polygon UR). Stało się tak w wyniku dyskwalifikacji Tahnee Seagrave (Transition Bikes / Muc-Off Factory Racing), która dojechała na metę jako trzecia, ale wcześniej wypadła z trasy i powróciła w innym miejscu, co równoznaczne było z anulowaniem przejazdu.



Czwarta runda – Val di Sole, Włochy

Ubiegłoroczne zawody w Val di Sole kończyły sezon 2017 i przyniosły kibicom mnóstwo emocji. Tamtą imprezą spokojnie można by obdzielić kilka innych i podobnie zapowiadało się w tym roku. Tym razem główną rolę odegrała pogoda, która na dzień dobry popsuła zawodnikom plany na jazdę po suchej trasie. O ile juniorzy mieli jeszcze dobre warunki, to w trakcie kwalifikacji elity rozpadało się na dobre i pierwsze zmagania zakończyły się najlepszymi czasami juniorów.

Sobotnie zawody rozegrane zostały już bez większych niespodzianek, a wszyscy zadawali sobie pytanie czy znajdujący się w rewelacyjnej formie Amaury Pierron (Commencal / Vallnord) zdobędzie hat-tricka i wygra po raz trzeci z rzędu? Pierron potwierdził swoją wysoką formę i wygrał po raz kolejny, a nad drugim Laurie Greenlandem (MS Mondraker Team) miał ponad pół sekundy przewagi. Na trzeciej lokacie uplasował się Danny Hart (Madison Saracen Factory Team).

Wśród pań paskudną glebę zaliczyła Myriam Nicole (Commencal / Vallnord) i tym samym zamiast w przejazdach finałowych, zameldowała się w szpitalu z urazem kręgosłupa. Zwycięstwo w imprezie odniosła Tahnee Seagrave (Transition Bikes / Muc-Off Factory Racing), która pokazała, że dyskwalifikacja w Leogangu nie wpłynęła na nią negatywnie, a tuż za nią ze stratą zaledwie 0.1s zawody ukończyła Rachel Atherton (Trek Factory Racing DH). Podium uzupełniła świeżo upieczona Mistrzyni Europy DH – Monika Hraštnik.





Piąta runda – Vallnord, Andora

Andora przywitała zawodników wspaniałą pogodą i jeszcze lepszą trasą, która kończyła zmagania zawodników w trakcie sezonu 2016. Tutaj również zostały rozegrane Mistrzostwa Świata DH 2015, w których swoje największe zwycięstwo odniósł Loic Bruni (Specialized Gravity).

Również w Andorze zakończyła się wspaniała seria Amaury'ego Pierrona (Commencal / Vallnord). Po trzech zwycięstwach z rzędu w końcu znalazł pogromcę, a okazał się nim Loris Vergier (Santa Cruz Syndicate). Loris, podobnie jak jego kolega z zespołu, Luca Shaw, od początku sezonu prezentował bardzo wysoką formę, ale w odniesieniu końcowego sukcesu zawsze coś przeszkadzało. Nie inaczej było w Vallnord. Shaw wygrał kwalifikacje, ale podobnie jak w Leogangu zaliczył upadek, który kosztował go zwycięstwo. Vergier natomiast zaliczył świetny przejazd i z przewagą 1.3s pokonał Pierrona. Trzecie miejsce zajął Brook MacDonald (MS Mondraker Team).

Tahnee Seagrave (Transition Bikes / Muc-Off Factory Racing), odniosła swoje drugie zwycięstwo, które nie przyszło jej łatwo. Pomimo ponad 4 sekund przewagi nad drugą Rachel Atherton (Trek Factory Racing DH), przez cały przejazd musiała być mocno skupiona i walczyć do ostatnich metrów o dobry wynik. Podium uzupełniła Tracey Hannah (Polygon UR).



Szósta runda – Mont-Sainte-Anne, Kanada

Kanadyjska miejscowość Mont-Sainte-Anne gościła zawodników Pucharu Świata już po raz 26-ty, co jest absolutnym rekordem. Dodatkowo to właśnie tutaj zostaną rozegrane zjazdowe Mistrzostwa Świata w sezonie 2019. Po raz kolejny pogoda nie była zbyt łaskawa dla zawodników i obfite deszcze dość mocno utrudniły utrzymanie się na tej niesamowicie szybkiej trasie. Na szczęście przejazdy finałowe rozgrywane były bez deszczu, to zalegające miejscami błoto sprawiało, że łatwo można było stracić cenne sekundy.

Do rywalizacji po kontuzji powrócił Greg Minnaar (Santa Cruz Syndicate) i od razu pokazał, co kibice stracili bez jego udziału. Jako jedyny zaliczył efektownego i technicznego gapa, który dawał mu sporą przewagę, ale błąd i upadek kilkadziesiąt metrów wcześniej przekreśliły jego szanse na dobry wynik. W rywalizacji zabrakło natomiast Aarona Gwina (The YT MOB), który podczas czwartej rundy kończył zawody z uszkodzonym kciukiem i postanowił odpuścić kolejne zawody.

Swoje pierwsze zwycięstwo w Pucharze Świata DH odniósł dwukrotny Mistrz Świata z 2015 i 2017 roku, Loic Bruni (Specialized Gravity). Dzięki swojemu rewelacyjnemu przejazdowi o 0.3s wyprzedził drugiego na mecie Troya Brosnana (Canyon Factory Downhill Team) oraz o 1.3s Danny'ego Harta (Madison Saracen Factory Team). Czwarte miejsce w zawodach zajął Amaury Pierron (Commencal / Vallnord) i tym samym na jedną rundę przed końcem zapewnił sobie triumf w klasyfikacji generalnej.

Wśród pań to był wyścig dwóch rywalek: Rachel Atherton (Trek Factory Racing DH) oraz Tahnee Seagrave (Transition Bikes / Muc-Off Factory Racing). Trzecia na mecie Tracey Hannah (Polygon UR) do zwyciężczyny straciła aż 20 sekund, głównie z powodu defektu mechanicznego pod koniec trasy. Ostatecznie najlepsza tego dnia okazała się Atherton, która pokonała Seagrave o ponad 5 sekund.





Siódma runda – La Bresse, Francja

Wielki finał tegorocznego sezonu to również wielki powrót francuskiej miejscowości La Bresse. W ramach Pucharu Świata DH zawodnicy ścigali się tutaj dwukrotnie: w 2009 oraz 2011 roku. Siedmioletnia przerwa dobrze zrobiła organizatorom, którzy przygotowali świetną trasę na zakończenie sezonu. Pomimo tego, że była krótka, a miejscami bardzo płaska, to zagwarantowała mnóstwo emocji. A tych nie zabrakło również z powodu dużych opadów deszczu, przez które zawodnicy mieli ogromne problemy by utrzymać się na trasie i rowerze.

Największym zaskoczeniem dnia okazał się zwycięzca w kategorii elita mężczyzn. Martin Maes (GT Factory Racing) znany jest bardziej z zawodów Enduro World Series niż imprez zjazdowych, ale to właśnie on okazał się nie do pokonania tego dnia. Drugie miejsce zajął Gee Atherton (Trek Factory Racing DH), który był tutaj drugi również podczas ostatniej imprezy w 2011 roku. Na trzecim miejscu zawody ukończył Brook MacDonald (MS Mondraker Team), który identyczny rezultat uzyskał w Kanadzie.

Tahnee Seagrave (Transition Bikes / Muc-Off Factory Racing) przed ostatnią rundą miała szansę na końcowy triumf tylko w przypadku zwycięstwa i gorszego miejsca niż 6 liderki klasyfikacji generalnej Rachel Atherton (Trek Factory Racing DH). Tahnee walczyła z całych sił, ale ostatecznie to doświadczona rywalka okazała się lepsza o zaledwie 0.6s. Rachel i Tahnee ponownie zdeklasowały rywalki, które straciły do nich ponad 12 sekund. Trzecie miejsce zajęła powracająca po kontuzji Myriam Nicole (Commencal / Vallnord).





Sezon dobiegł końca, a do rozegrania zostały tylko Mistrzostwa Świata DH w szajcarskim Lenzerheide. Rachel Atherton jako jedyna kobieta w historii zgarnęła sześć Pucharów Świata, a Amaury Pierron wygrał swoje pierwsze zawody w karierze oraz wygrał klasyfikację generalną.

Klasyfikacja końcowa:

Elita mężczyzn

1. Amaury PIERRON - 1178 pkt
2. Danny HART - 884 pkt
3. Troy BROSNAN - 860 pkt
4. Loris VERGIER - 835 pkt
5. Laurie GREENLAND - 696 pkt

Elita kobiet

1. Rachel ATHERTON - 1476 pkt
2. Tahnee SEAGRAVE - 1316 pkt
3. Tracey HANNAH - 1055 pkt
4. Myriam NICOLE - 810 pkt
5. Monika HRASTNIK - 771 pkt



Mistrzostwa Świata DH - Lenzerheide

Tegoroczne Mistrzostwa Świata DH rozegrane zostały w szwajcarskim Lenzerheide. „STRAIGHTline” to bardzo znana trasa o długości 2.2 kilometra. Jest ona jedną z najbardziej widowiskowych i najszybszych linii na świecie, a tuż przed zawodami organizatorzy zadbali o nowe elementy dla zwiększenia trudności. Pogoda dopisała i dzięki pięknemu słońcu mogliśmy ekscytować się kolarstwem górskim w najlepszym wydaniu.

W elicie mężczyzn długo nie działo się zbyt wiele. Na prowadzeniu przez większość wyścigu był reprezentant RPA Greg Minnaar. Greg wygrał tu podczas ubiegłorocznych zawodów Pucharu Świata DH, a jego tegoroczny czas był zaledwie o pół sekundy gorszy. To oznaczało jednak, że w 2018 roku o medal będzie bardzo trudno. Z fotela lidera zepchnął go dopiero rewelacyjny Belg Martin Maes, który ostatecznie wytrzymał na nim aż do przejazdu ostatnich dwóch zawodników. O ile Francuz Amaury Pierron po rewelacyjnym sezonie zaliczył upadek i pożegnał się z dobrym wynikiem, to jego rodak Loic Bruni, to absolutny specjalista od Mistrzostw Świata DH. Tym samym Bruni wygrał już swoje trzecie mistrzostwo, srebro zdobył Maes, a brąz przypadł Brytyjczykowi Danny’emu Hartowi.



Wśród pań wielkimi faworytkami były Brytyjki Rachel Atherton i Tahnee Seagrave. Wydawało się, że reszta stawki będzie walczyć zaledwie o brąz. Ostatecznie to Rachel Atherton zwyciężyła i miała wspaniały dzień, ale sposób w jaki to zrobiła... Po prostu zmiażdżyła i zdeklasowała rywalki przyjeżdżając na metę z wynikiem aż o 9 sekund lepszym! Tahnee Seagrave po upadku w kwalifikacjach pojechała zbyt zachowawczo i starczyło to ledwie na srebrny medal. Na najniższym stopniu podium stanęła natomiast Francuzka Myriam Nicole.



W wyścigu juniorów największym przegranym okazał się wielki faworyt, Francuz Thibault Daprela. Rewelacyjny sezon miał zakończyć złotym medalem, a ostatecznie znalazł się tuż za podium. Najlepszy tego dnia był jego najgroźniejszy rywal, Brytyjczyk Kade Edwards. Z kolei Austriaczka Valentina Höll była murowaną faworytką do zdobycia tytułu wśród junierek. W debiutanckim sezonie Pucharu Świata DH wygrała wszystkie rundy i nie inaczej było w trakcie Mistrzostw.



Wyniki końcowe:

Elita mężczyzn

- 1. Loic BRUNI (Francja)
- 2. Martin MAES (Belgia)
- 3. Danny Hart (Wlk.Brytania)

Juniorzy:

- 1. Kade EDWARDS (Wlk.Brytania)
- 2. Kye A'HERN (Australia)
- 3. Elliot JAMIESON (Kanada)

Elita kobiet

- 1. Rachel ATHERTON (Wlk.Brytania)
- 2. Tahnee SEAGRAVE (Wlk.Brytania)
- 3. Myriam NICOLE (Francja)

Juniorki:

- 1. Valentina HOLL (Austria)
- 2. Anna NEWKIRK (USA)
- 3. Mille JOHNSET (Norwegia)



Puchar Polski DH

według Artura Miśkiewicza

Tekst: Artur Miśkiewicz

Zdjęcia: Jacek „Słonik” Kaczmarczyk



Za oknem jeszcze względnie ciepło i słonecznie, ale sezon rowerowy 2018 już się zakończył. Myślę, że to doskonały moment, aby w kilku zdaniach podsumować to, co wydarzyło się w moim sezonie rowerowym, a zarazem w zjazdowym Pucharze Polski. Każdy sportowiec ma różnego rodzaju przemyślenia po sezonie i jest to ta chwila, w której można wszystko na spokojnie uporządkować.

Przygotowania do tegorocznego sezonu rozpocząłem we Włoszech, gdzie wraz z ekipą Go Ride Racing Team szlifowaliśmy formę w San Remo. Moim celem na ten rok było uniknięcie kontuzji oraz jak najwięcej jazdy na rowerze. Rok temu kontuzja uniemożliwiła mi start w Mistrzostwach Polski, a tym samym pozbawiła szansy obrony tytułu Mistrza Polski DH Mastersów. Jak to mówią, co się odwlecze to nie uciecze i to mnie jeszcze bardziej podbudowało, abym skupił się na ciężkim treningu przed sezonem.

Pierwszym startem w sezonie była od razu inauguracyjna runda Pucharu Polski DH w Wiśle. Był to zarazem mój pierwszy start na nowym rowerze. Co prawda od 7 lat jeżdżę na Mondrakerze i kolejne roczniki zbyt wiele się od siebie nie różnią, ale diabeł tkwi w szczegółach i każdy sprzęt trzeba dopieścić i ustawić pod siebie. Niestety nie miałem na to zbyt wiele czasu, ponieważ rower dostałem w czwartek, a w piątek jechałem już na zawody. Podczas pierwszych treningów zapoznawałem się ze sprzętem i szukałem swoich linii. W miarę możliwości miały być najszybsze, ale zarazem bardziej bezpieczne - w końcu w moim wieku już nie ma co szaleć i górę bierze doświadczenie oraz dobry plan.

Na zawody przyjechała cała krajowa czołówka wraz z aktualnym wtedy Mistrzem Świata i Polski na czele, Michałem Śliwą. Było naprawdę mnóstwo mocnych zawodników, więc byłem bardzo sceptycznie nastawiony co do mojej formy. Jak się jednak później okazało, zimę i okres przygotowawczy przepracowałem bardzo dobrze, a efektem tego było zwycięstwo w zawodach. To zdecydowanie dobry prognostyk na resztę sezonu!





Puchar Polski DH wg Artura Miśkiewicza

Po dobrym starcie sezonu przyszedł czas na Kluszkowce. Byłem nastawiony bardzo pozytywnie, ale na przeszkodzie stanęło mi moje własne ciało. Złapała mnie rwa kulszowa i to tak mocno, że w pewien sposób odcięło mi moc w lewej nodze. Czułem się jakbym pedałował tylko jedną nogą. Coś strasznego, niby czułem się dobrze i byłem mocny, ale noga w ogóle nie podawała. Zastanawiałem się co zrobić, gdyż był to

dopiero początek fajnego sezonu. Musiałem już na samym początku ostudzić swoje emocje i wkurzałem się, że nie mogę być na takich fajnych zawodach. Pojechałem jednak tam ze względu na chęć spotkania się ze znajomymi i ewentualnie pościgania się z nimi na zawodach. Nawet nie czując się w pełni sprawy zdałem sobie sprawę, że sprawia mi to dużą radość. Zawody nie były do końca szczęśliwe dla mnie, ponie-

waż złapałem gumę w finale i ostatecznie zająłem szóste miejsce. Szkoda, bo w eliminacjach byłem drugi, a noga nie doskwierała tak bardzo. Szykowałem się na dobry występ, ale mimo wszystko cieszyłem się, że w ogóle podjąłem walkę nie będąc w pełni sprawny.



Trzecia runda to Szczyrk, fantastyczna miejscówka do jazdy na rowerze i nie tylko. Wszyscy bardzo się cieszyli, że to miejsce ponownie pojawiło się w kalendarzu zjazdowego Pucharu Polski. W tym roku trasa poprowadzona była od pośredniej stacji, a dodatkowych emocji dostarczyła pogoda. Ciągłe padał deszcz i tym samym było mnóstwo błota, a trasa stała się bardzo wymagająca technicznie i fizycznie. Bardzo cieszę się, że świetnie mi poszło w takich warunkach i dzięki zwycięstwu umocniłem się na prowadzeniu w klasyfikacji generalnej, więc z optymizmem mogłem czekać na najważniejsze zawody sezonu, czyli Mistrzostwa Polski DH w Kasinie Wielkiej.



Kasina to świetne miejsce, fajne trasy i fantastyczni ludzie. Niestety dość daleko od mojego Zgierza, więc aby móc walczyć z moimi największymi rywalami – Michałem Śliwą, Mateuszem Jasińskim czy Olkiem Wieczorkiewiczem – musiałem ostro trenować i w miarę często bywać na tamtejszych trasach. Dla mnie były to najważniejsze zawody w tym roku i naprawdę bardzo chciałem dobrze się pod nie przygotować. Starłem się robić wszystko tak, aby trafić z formą właśnie na Mistrzostwa. Wiadomo, Puchar Polski cieszy, ale bycie najlepszym na MP to troszkę inna sprawa i nie ma znaczenia w jakiej kategorii wiekowej startujesz. Tym bardziej, że rywale też byli mocno nastawieni na właśnie tą imprezę.

Nie było to moje szczęśliwe miejsce do startowania, ale udało mi się je odczarować! Wygrałem Mistrzostwa Polski DH po raz czwarty w historii i zdobyłem biało-czerwoną koszulkę Mistrza kat. Masters I! Był to mój pierwszy triumf w tym miejscu, więc cieszyłem się podwójnie. Te zawody kosztowały mnie mnóstwo wysiłku fizycznego i psychicznego, więc bardzo cieszyła mnie mała przerwa w startach, aby odpocząć i zrelaksować się.



Puchar Polski DH wg Artura Miśkiewicza



Kolejna impreza to Międzybrodzie Żywieckie i góra Żar. Jest to jedna z moich ulubionych tras, bywam tu często i bardzo lubię tutejszy klimat. Rok temu to właśnie tu miałem poważny wypadek, który wykluczył mnie z ubiegłorocznych Mistrzostw Polski DH, więc tym bardziej chciałem się odegrać. Ostatecznie w przejeździe finałowym uległem tylko Mateuszowi Jasińskiemu, który wyprzedził mnie o zaledwie 0.07s! Dobra robota Mateusz!



Na zakończenie sezonu odbyła się runda na Harendzie. Zakopane i tutejsze zawody zawsze sprawiają, że muszę się mocno skupić. Jazda przy sztucznym świetle kosztuje mnie dużo wysiłku i nie czuję się pewnie na trasie przy takim oświetleniu. Niemniej jednak zrobiłem wszystko, aby ponownie stanąć na najwyższym stopniu podium i tak właśnie się stało. Dzięki tej wygranej przy-

pieczętowałem swój triumf w klasyfikacji generalnej w kategorii Masters I.

To był dla mnie bardzo dobry sezon i cieszę się, że tym razem udało się go przejechać bez większych kontuzji. Oprócz Pucharu Polski DH startowałem również w innych imprezach, a cały sezon spędziłem razem z ekipą Go Ride Racing Team. Gratuluję

wszystkim wygranym, dziękuję kibicom, rywalom (Michał Śliwa – to był zaszczyt móc ścigać się z Mistrzem Świata, Europy i Polski) i do zobaczenia na zawodach w przyszłym roku!



Klasyfikacja końcowa:

Kobiety

1. Natalia STANIEWICZ
2. Ewa RYGIELSKA-SZYMAŃSKA
3. Sonia SKRZYPNIK

Juniorzy

1. Krzysztof KACZMARCZYK
2. Filip RAWICKI
3. Adrian SUKIENNIK

Masters I:

1. Artur MIŚKIEWICZ
2. Mateusz JASIŃSKI
3. Aleksander WIECZORKIEWICZ

Masters II:

1. Piotr GEMBALIK
2. Artur SZYMAŃSKI
3. Hubert MICHALSKI

Elita:

1. Wojciech CZERMAK
2. Sławomir ŁUKASIK
3. Artur HRYSZKO

Puchar Polski DH
wg Artura Miśkiewicza

Rozliczenie sezonu,
czyli skutki brania

LSD
LOCAL SERIES OF DOWNHILL

Tekst: Kasia Caputa

Zdjęcie tytułowe: Ewa Kania

Pozostałe zdjęcia: Przemysław Szczygieł

Sezon rowerowy dla sportowca nie kończy się zimą, tylko trwa cały rok. Sprzęt odpoczywa, a ty zabierasz się za rekonstrukcję swojej siły i pracę nad tym, aby przyszły sezon był jeszcze lepszy? W końcu czymś trzeba wypełnić pustkę, a szczególnie po wydarzeniach takich jak Local Series of Downhill. Jednak zanim ruszą pierwsze orczyki, a trasy zostaną zasypane śniegiem, wróćmy do samego początku.

Wielkie ognisko w Bike Parku Gruniky wokół którego spotykają się wielbicieli ścigania spod narkotykowego szyldu, stało się już legendą, a podczas inauguracji sezonu 2018 w Palenicy na odświeżonej trasie stanęło w szranki ponad 150 zawodników i zawodniczek.

Co raz więcej osób dołącza do grona Local Series of Downhill tym samym próbując "z czym to się je". Każdy jest inny, ale to właśnie różnorodność sprawia, że atmosfera zawodów jest niepowtarzalna, a o jej przepis troszczą się wszyscy uczestnicy.

Czas zawodów pozwala zapomnieć o sprawach przyziemnych, które nie mają wstępu na szczyt. Nieważne czy reprezentujesz klub, jesteś widzem, a może startujesz po raz pierwszy. Liczy się rowerowa pasja i ludzie, którzy dzielą ją z Tobą wzajemnie się nakręcając.



Mateusz Bojko, Hadronsport Team:

” LSD wyróżnia się mega zajawką oraz trasami, po których da radę zjechać niemal każdy, od amatora po zawodnika z licencją. Zawody te kojarzą mi się ze świetnymi organizatorami, którzy sami startują, więc wiedzą z czym to się je. Zdecydowanie dominuje tu pozytywna energia! Organizację zawodów oceniam na najwyższą ocenę w każdej skali. Piona za stworzenie LSD! ”

Trasy

Sobotnie poranki stały się już rytuałem. Najpierw parking zapełnia się autami wypchanymi po brzegi najważniejszymi pasażerami - rowerami. Następnie uczestnicy kierują się w stronę biura, gdzie rejestracja przebiega bardzo sprawnie i zbijane są pierwsze piątki. W końcu chodzi o to, by przy okazji ściganek spotkać się ze znaj-

omymi, pogadać i wspólnie ponaginać w lesie. Czas treningów, czyli luźnych jazd wypełnia popołudnie. Wtedy również najczęściej dmuchana poducha przyciąga śmiałków i nie oddaje ich tak szybko. Później wszyscy kierują się na wieczorną integrację przy tradycyjnym już ognisku.

W sezonie 2018 Local Series of Downhill przyczyniło się do ponownej reaktywacji rowerowego Ustronia. Wraz z początkiem kwietnia Bike Park Palenica wypełnił się rowerowymi świrami, którzy testowali swoją formę na nadchodzący sezon i nawet old school'owy i kapryśny wyciąg nie był w stanie powstrzymać zawodniczej buzacji, ufffff!



Parę miesięcy później LSD dotarło do południowych sąsiadów, do miejscowości Sihelne (Słowacja), a dokładnie Bike Parku Gruniky. Totalne odludzie, gdzie można odciąć się od świata i skupić na jeździe, chociażby ze względu na częsty brak zasięgu w telefonie. Trasy tam są krótkie, ale niezwykle treściwe, pełne przeszkód oraz drewnianych elementów.

Ostatnią miejscówką była Brenna oraz Stary Groń. Początek trasy mocno dziwił obserwatorów, ale i uczestników startujących po raz pierwszy poprzez zdobywanie szczytu wyciągiem orczykowym. Na górze czekała jak zwykle pani Stanisławska z Race Timing, chvilując przy książce, kiedy miejsce startu powoli wypełniało się zawodnikami. Zero stresu i pośpiechu. Jedni wykonywali rozgrzewkę, a drudzy rozmową zachęcali do swojej pasji. Wariaci na rowerach dzielili się pozytywną energią i doświadczeniami.



Element obowiązkowy

Wyobraźnia organizatorów nie zna granic. Oni wiedzą najlepiej czego potrzebują uczestnicy słuchając ich uwag i spostrzeżeń. W luźny harmonogram zawodów na stałe wpisały się konkurencje takie jak Dual Slalom oraz konkurs "Kto bardziej bokiem" wymienny na skok w dal.

Mateusz Bojko, Hadronsport Team:

” Dodatkowe konkurencje to mega plus na tych zawodach! W Brennej udało mi się wygrać konkurencję skok w dal i wystartować w dual slalomie, lecz niestety zaliczyłem dosyć mocną glebę, ale nawet ona nie pokrzyżowała mi dobrej zabawy. To świetne urozmaicenie i dopełnienie całości super imprezy.

Nie planowałem startować w konkurencji skok w dal. Spontaniczna akcja kumpli doprowadziła do mojego startu. Może sekretem zwycięstwa jest spontaniczność? A tak całkiem serio, wykonałem dwa skoki - pierwszy na około 13 metrów i już myślałem, że to dużo! Mimo to, kumple mnie podpuścili mówiąc, że nie dam rady przekroczyć granicy 15 metrów, więc spróbowałem i się udało - 17 metrów! ”



Organizacja

Za wydarzeniami sportowymi ukrywa się wiele zaangażowanych osób i dodatkowych działań, które wymagają zainwestowania czasu oraz energii. Zastanawiacie się pewnie jak wygląda organizacja LSD?

Marcin Matusznyi: Z wydarzeniem wiąże się sporo roboty papierkowej, między innymi, aby zdobyć środki finansowe oraz szereg odpowiednich pozwoleń. Później zaczyna się promocja wydarzenia, praca przy trasie i przygotowanie całego miejsca zawodów. Niejednokrotnie samo koszenie to kilka dni pracy, nie wspominając o innych przeróbkach czy utrzymaniu trasy podczas samego eventu.

Zawsze zdarzają się nieuniknione "fakapy", na które trzeba bardzo szybko reagować, żeby nie wpłynęły znacząco na przebieg całych zawodów i nie zdołały niczego popsuć.

Ważnym etapem jest wybór miejscówki. Działamy tam gdzie są odpowiednie warunki - płynna i dająca frajdę z jazdy trasa jak również w miejscach, gdzie choć trochę, osoby decyzyjne, czy właściciele bike parków podzielają naszą filozofię, pasję i formułę rozgrywania zawodów. Razem z Jakubem Pyszem szukamy po prostu takich miejsc które będą przyjazne jednocześnie zawodnikom i widzom.

Organizacja wiąże się z trudnościami. Co powoduje, że się nie poddajecie i macie motywację do działania?

Ludzie, zawodnicy są zdecydowanie najlepszą motywacją i to zawsze na nich zależy nam najbardziej, a zbita, szczerą piątka w ramach podziękowania za włożoną w organizację pracę zawsze staje się motorem napędowym do dalszych działań. Oprócz tego - świetnie się spogląda na coś, co kiedyś było odległym marzeniem, a teraz się dzieje. Każde wydarzenie #LSD zaczyna się w głowie. Niesamowite jest patrzeć jak wszystko dojrzeje, następnie rozgrywa się zgodnie z planem, a na twarzach uczestników widoczny jest uśmiech, a w powietrzu czuć atmosferę rywalizacji!





Co dało Wam #LSD?

Mateusz Bojko: Każde zawody to nowe doświadczenia, możliwość analizy dotychczasowych błędów. LSD to moje ulubione, dzięki którym poznałem wiele pozytywnych osób, które brały udział w zawodach oraz je organizowały. Zawsze chętnie startowałem, niezależnie od pogody i czerpałem z tego zajawkę na dalsze treningi! Z niecierpliwością czekam na każde kolejne. Gwarantuję, że znowu spotkamy się na miejscu!

Marcin Matuszny: Poznałem masę pozytywnych ludzi. Nauczyłem się wielu rzeczy, również na błędach, które niejednokrotnie sporo kosztowały. Organizacja zawodów uczy ogromnej konsekwencji, odpowiedzialności i bardzo hartuje - fizycznie i przede wszystkim psychicznie. Przy okazji, w imieniu swoim i Jakuba Pysza chciałbym jeszcze raz, przeogromnie podziękować wszystkim, którzy byli obecni, bądź, w choć najmniejszym stopniu przyczynili się do poczynienia #LSD w sezonie 2018! 2019 będzie już 5 rokiem narkotykowego dziecka, które powoli dojrzewa!



Sezon #LSD2018 zdecydowanie należał do udanych, a to zasługa zawodników, którzy tworzą polskie środowisko rowerowe pełne pozytywnej energii i mega luzu. Warto również wspomnieć, że zwycięzcami klasyfikacji generalnej w sezonie 2018 zostali:

HARDTAIL:

1. Dawid BIEGUN
2. Marcin BUKOWIEC
3. Łukasz RASZKA

KOBIETY:

1. Martyna GRUSZKA
2. Emanuela WALICZEK
3. Maja BIELECKA

FULL:

1. Mateusz KOSTUSIAK
2. Artur MIŚKIEWICZ
3. Łukasz STARUS



Z udziału w zawodach i ich organizacji każdy wyciągnął coś, co zabierze ze sobą na kolejne sezony. Ogromne podziękowania należą się również dla naszych partnerów, którzy nas wspierają: aljut.pl / kenda.pl, NS Bikes / 7anna, MAD PIG, Jasiu Nalepka, 43RIDE, Gmina Brenna.

Na [facebookowym fanpage'u Local Series of Downhill](#) trwają już dyskusje na temat przyszłych edycji, do których serdecznie zapraszamy. Wszak to imprezy od zawodników dla zawodników. Wykorzystajcie dobrze zimę i widzimy się za parę miesięcy! 5!

DROGA DO SZCZĘŚCIA

Tekst: Ania Makuszevska
Zdjęcia: Ania Makuszevska, Wojtek Zdebski



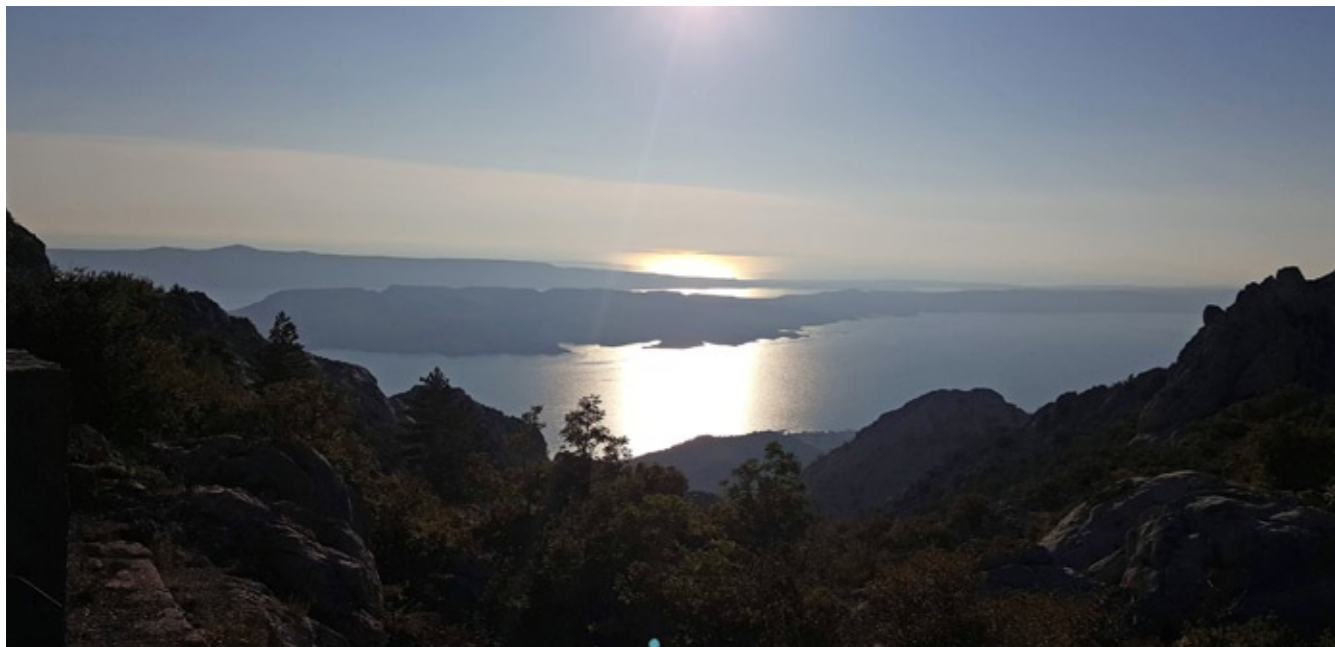
Eksplorowanie dzikich gór połączone z wylegiwaniem się na plaży i nurkowaniem to przepis na nasze wakacje idealne. W tym roku za cel obraliśmy sobie małe chorwackie miasteczko Karlobag. Miejscowość ta, zbudowana na ruinach dawnej osady rzymskiej znajduje się na południe od miasta Senji, bardzo blisko wyspy Pag, u podnóża gór Velebit. Velebit to jedno z górskich pasm Chorwacji zbudowane ze skał osadowych o długości 150 km. To właśnie one były naszym głównym punktem wypadowym.

Wisienką na torcie całego wyjazdu (poza odwiedzanymi szczytami górskimi) i moją ukochaną trasą miał być przejazd szlakiem Premužicia (Premužicia Staza). Szlak

ten wyznaczony przez inż. Ante Premužicia, a zbudowany dzięki Ivanowi Krajačowi w latach 1930-1933 nazywany jest perłą chorwackich szlaków i ja się z tym zupełnie zgadzam!

W całości ma on długość 57 km i prowadzi partiami północnego i środkowego Velebitu. Trasa zbudowana jest techniką suchego kamienia, który układany przez mieszkańców stworzył wspaniały, choć miejscami niełatwy (dla rowerów) szlak. Umożliwiło to rozwój turystyki w tych rejonach górskich. Mimo że szczyty nie są tam wysokie to jednak kamieniste zbocza i nieprzyjazna roślinność sprawiały, że góry te były bardzo niedostępne. Premužicia Staza ma średnią szerokość 1,2 i większości jest pokryta kamieniami. Posta-

nowiliśmy podjechać wzdłuż szlaku drogami szutrowymi i zjechać ostatnie 20 km szlaku, który kończył się niedaleko Karlobagu. Po wczesnej pobudce wspinamy się więc mozolnie naszą drogą krzyżową czyli 11 kilometrowym fragmentem asfaltowych serpentyn. Robimy to już kolejny raz, przestaje nas to męczyć i zaczynamy doceniać szybki transfer z poziomu morza na 1000 m. Dalej wcale nie jest dużo lepiej, droga wciąż mozolnie pnie się w górę, a upał się nasila. Szutrowe drogi w Velebicie wydają się zupełnie opustoszałe, jednak ślady krów oznaczają że jest tu jakaś cywilizacja. Prawie na finiszu mijamy drewnianą chatę Skorpovac – schron górski w którym można przenocować. Premužicia Staza to popularny szlak



pieszy, zazwyczaj pokonuje się go w trzy dni i nocuje m.in w tej chacie. Obecnie mieszka w niej tzw. chatkowy (osoba zajmująca się chatą) oraz bardzo przyjacielski pies. Po dojechaniu do dosłownego końca drogi przepinamy się na Szlak Premużicia i zaczynamy naszą przygodę! Po kilkunastu pierwszych metrach jesteśmy zachwyceni. Trasa oprócz kamieni ma także dużo odcinków na których widać ziemię! A to w tamtych okolicach raczej rzadko spotykane. Wije się bukowym lasem z widokami na skaliste szczyty, raz po raz omijając wielkie głazy. Pierwsza radość kończy się kiedy przejeżdżamy pierwsze kilkadziesiąt metrów. Mini podjazdy najeżone wielkimi kamieniami sprawiają, że trzeba wielokrot-

nie schodzić z roweru, co sprawia, że poruszamy się w ślimaczym tempie. Po kumulacji takich momentów droga się jednak wypłaszcza i wiemy już, że damy radę zjechać przed zmrokiem. Ostatnie dziesięć kilometrów historycznego szlaku jest fantastyczne. Z mocno wyeksponowanych półek skalnych którymi prowadzi rozpościera się wspaniały widok na morze i wyspę Pag. Od strony lądu wyspa ta wygląda zupełnie dziewiczo, bo część zamieszkała znajduje się po drugiej stronie. Mimo bardzo kamienistego podłoża trasa Premużicia Staza jest świetnym odcinkiem mtb. Doceniamy tu bardzo opony na mleku w starciu z ostrymi kamieniami i kolczastymi roślinami. Kiedy docieramy do asfaltu



słońce chyli się ku zachodowi, a nas czeka jeszcze tylko 11 km asfaltowy zjazd! Kiedy na koniec dnia aplikacja wskazuje nam ponad 60 przejechanych kilometrów wiemy, że był to wyjątkowo dobry dzień!
www.enduroride.pl



BIKEPARK WALES

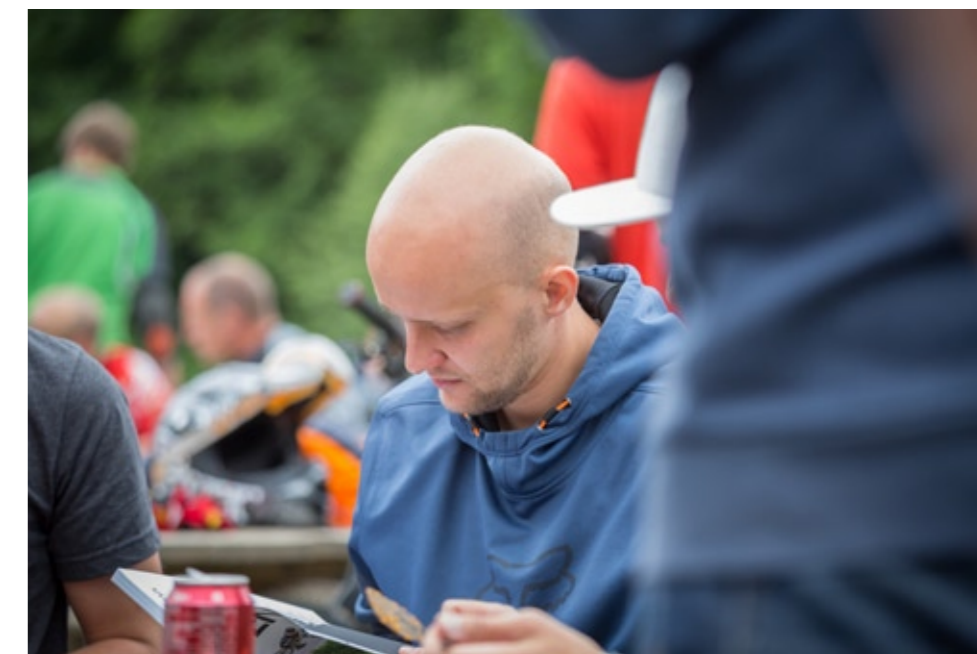
Tekst: Tomasz Profic
Zdjęcie tytułowe: Bike Park Wales
Pozostałe zdjęcia: Anthony Pease



Bike Park Wales to z całą pewnością bardzo nietuzinkowe miejsce. Miejscówka położona w samym sercu południowej Walii z całą pewnością nie przyprawia rowerowych entuzjastów o szybsze bicie serca. W końcu Wielka Brytania nie może pochwalić się wysokimi górami, a jedyne miejsce kojarzone przez amatorów zjazdu, to szkockie Fort William, gdzie regularnie odbywają się eliminacje Pucharu Świata DH. Jednak nic bardziej mylnego.

Dzięki firmie WTB miałem okazję wybrać się do Walii, aby poznać tamtejsze trasy. Mój wyjazd był związany z produktami amerykańskiej marki, jednak póki nie mogę Wam o tym nic powiedzieć, to postanowiłem przybliżyć trochę sam bike park. A nóż może się ktoś wybierze? Czasu na zdjęcia niestety nie miałem, bo po prostu byłem zajęty jazdą po miejscowych ścieżkach.

Jest to pierwsze miejsce w Wielkiej Brytanii do profesjonalnego uprawiania kolarstwa górskiego z zatrudnioną na stałe ekipą dbającą o trasy. Bike Park powstał ponad pięć lat temu i od tamtej pory prężnie się rozwija. Kompleks znajduje się w lesie Gethin Woods niedaleko miasta Merthyr Tydfil w południowej Walii. Na miejscu znajdziemy pełen przekrój tras dla rowerzystów o różnych umiejętnościach, instruktorów jazdy oraz dobrze wyposażoną bazę, gdzie można zjeść i odpocząć. Znajduje się tu również sklep i serwis rowerowy, a dla tych, którzy po jeździe ruszają w drogę powrotną, jest nawet możliwość skorzystania z pryszniców. Tak wiem, może to głupie, ale oprócz myjki dla rowerów w wielu miejscach w Europie brakuje jeszcze myjki dla ciała...



Na miejscu nie ma żadnego wyciągu, więc jak dostać się na górę? Z pomocą przychodzi ekipa Bike Park Wales oraz cała rzesza kierowców w Fordach Transitach, które z przyczepkami załadowanymi rowerami wywożą nas na szczyt góry Myndd Gethin (491m). Dla tych, którzy wolą wjechać samemu na górę, wytyczony jest singiel, który z pewnością Was zmęczy. Karnet dzienny to zaledwie 8 funtów, a jeden busik zabiera

(jak dobrze pamiętam) 16-tu żądnych wrażeń rowerzystów. Minusem jest natomiast fakt, że o typowych bike parkowych kółkach w ilości przekraczającej 10 zjazdów dziennie, możemy raczej zapomnieć.

Najbliższe lotnisko znajduje się w Cardiff i jest oddalone o jakąś godzinę drogi autostradą. Bardziej popularny jest jednak port w angielskim Bristolu, który jest po drugiej

stronie zatoki (1,5h jazdy + korki). Niestety nie mam zielonego pojęcia czy w okolicie jeżdżą jakieś busy, pociągi etc., ponieważ na lotnisko przyjechał i odwiózł mnie kierowca. W okolicy znajdziemy również sporą bazę noclegową, a dużo przydatnych informacji znajdziecie również na oficjalnej stronie bikeparkwales.com.

Według oficjalnej mapy bike parku, na górze znajdziemy aż 44 trasy! Taką liczbą może pochwalić się chyba tylko kanadyjskie Whistler czy francuskie rejony Morzine/Les Gets. W praktyce od samej góry do dołu do dyspozycji mamy około 10-15 tras, a reszta jest krótszymi lub dłuższymi wariantami

linii. Jednak, aby przejechać chociaż raz po każdej trasie, z pewnością potrzeba całego tygodnia.

Styl budowania tras w UK jest zupełnie inny niż na kontynencie. Ciężko to opisać, ale te trasy są bardziej dzikie, a zarazem prze-

myślane i bardzo wymagające. O pełnym relaksie możecie zapomnieć, no chyba że wybraliście się na zieloną ścieżkę. W moim odczuciu niektóre czerwone trasy przez nas oznaczone byłyby jako czarne, a o czarnych brytyjskich wolę już nie myśleć haha.



**BIKEPARK
WALES**



Osobiście najbardziej przypadła mi do gustu trasa AC/DC (czerwona), która została otwarta tuż przed moim przyjazdem. W sumie w ciągu ostatniego tygodnia ekipa Bike Park Wales otworzyła aż 7 nowych tras! AC/DC to świetny miks freeride'u i downhill'u. Z początku znajdziemy trochę ciekawych hopek, by przejść po rock garden'ach do lasu i wrócić na kolejną polanę z wymagającymi hopkami. Zęby ostrzyłem sobie również na walijskiego airline'a, czyli trasę A470. Wielkie plany pokrzyżowała pogoda. Ta trasa jest głównie na otwartej przestrzeni, a było bardzo wietrznie. Drugiego dnia z kolei trasy były typowo brytyjskie – po całonocnych opadach deszczu. Co ciekawe, tuż obok znajdziemy ogromne kilkunastometrowe hopy na trasie Enter The Dragon. Tam są dopiero loty!



Cóż więcej mogę powiedzieć? Czarne trasy są miejscami hardcore'owe, hopki na innych nie posiadają opcji przejazdu (lecisz, albo nie), a na całej górze znajdziemy masę flow i radości z jazdy. Co ciekawe, napotkana większość riderów jeździła w kaskach bez szczęki, na rowerach enduro/all mountain. Na typowych zjazdówkach można zaobserwować pojedyncze osoby, ale i też trasy na takie rowery są w zdecydowanej mniejszości.

Czy warto? Zdecydowanie warto pojechać do Walii choćby na jeden dzień by zobaczyć coś kompletnie innego niż jesteśmy przyzwyczajeni w kraju.





Pocztówki z Islandii

Tekst i zdjęcia: Klaudiusz Duda

Pewnego razu znudzeni jazdą w kółko po tych samych trasach postanowiliśmy wybrać się ze swoimi rowerami na kraniec świata. Nasz wybór padł na zimną wyspę pośrodku Atlantyku... Stop! Nie ma sensu zaczynać kolejnej przydługiej relacji, która po męczącej lekturze na ekraniku smartfona da Wam jedynie blade wyobrażenie tego, co zobaczyliśmy i przeżyliśmy na Islandii. Myślę, że lepiej będzie przeznaczyć tu więcej miejsca na zdjęcia. One zdecydowanie lepiej pokażą Wam klimat jazdy po islandzkich szlakach (a zwłaszcza poza nimi). No dobra, tylko pewnie będziecie ciekawi historii, które kryją się za poszczególnymi obrazami. Dlatego wyobraźcie sobie, że właśnie dostajecie do ręki pocztówki z Islandii. Gdy nacieszycie już oczy ładnym obrazkiem, możecie je obrócić i przeczytać, co się na tym obrazku wyprawiało.

Przygodę z Islandią rozpoczynamy od rejonu Thórsmörk, co tłumaczy się jako las Thora. Thora powinniście znać, na lasach też się powinniście znać... No właśnie, wierzcie lub nie, ale Islandczycy się upierają, że na tej pocztówce widać las.



Pierwszy islandzki szlak nie zrobił na nas jakiegoś szczególnego wrażenia, bo zapchaliśmy się w jakieś chaszczce, szumnie zwane lasem. Od razu zwróciliśmy uwagę na ogromny potencjał jazdy poza szlakiem. Błyskawicznie zostaliśmy opanowani obsesją jazdy na dziko, wytyczaniem własnych linii prosto w dół. Jedynie czuliśmy się trochę nieswojo, bo nikt nas nie przeganiał i nie próbował wlepić mandatu.



Drugiego dnia wybór szlaku był o niebo lepszy, zwłaszcza że zdążyliśmy tuż przed jego zniszczeniem. Jak niszczy się szlaki na Islandii? Tak samo jak w Polsce, czyli budując na nich schody. Różnica polega na tym, że u nas robi się to za kasę z unijnych dotacji, a tam robią to zachodni turyści w czynie społecznym. No i właśnie w drodze na górkę z jakże kuszącym zygzakiem agrafek mineliśmy obozowisko tych szkodników (tam na samym dole pocztówki). A na końcówce zjazdu musieliśmy manewrować między ich łopatami. Do dziś nurtuje mnie pytanie, skąd oni brali drewno na te cholerne schody, no bo raczej nie z lasu Thora...





Zjazd z samego szczytu to techniczne wyzwanie, czyli dokładnie to czego szukaliśmy. Gdzieś tam pojawia się wątpliwość, czy to jest w ogóle przejezdne, ale nie mamy już czasu do zastanowienia. W pośpiechu zapominamy też, że nie należy zbyt ryzykować z dala od swojego ogródka i NFZ-tu. Strome skały przelatujemy on-sight i wpadamy na sypką ścieżkę tnącą strome zbocza. Zjazd-perełka, dawać kolejny taki!



W miarę łatwy szlak wiję się pośród bajkowych pejzaży żalanych słońcem. Niby perfekcyjny dzień na rowerze, ale czegoś nam brakuje. Może by tak zrobić skok w bok na jakiś piarg? O ten tutaj wygląda zachęcająco. Problem w tym, że od szlaku dzieli go skalny uskok. To nas jednak nie zniechęca, zaczynamy znosić rowery po skałach. W trakcie zejścia okazuje się, że to co wzięliśmy za litą skałę, to niezwiązane ze sobą kamienne puzzle, które rozsypują się pod naszymi nogami i rękami. Ledwo udaje nam się nie spaść wraz z nimi. Za to odnajdujemy to, czego nam brakowało – solidny zastrzyk adrenaliny.



Pora na gwóźdź programu naszej islandzkiej wyprawy – „tęczowe góry” Landmannalaugar. Witają nas nieco przymglone, jakby nie chciały nas z nagłą oszołomić intensywnością swoich kolorów. W ciągu dnia poprawia się kontrast a nam wypadają oczy z wrażenia. Niestety w podziwianiu pejzaży przeszkadza nam przeszywający chłód. Oddaliliśmy się nieco od wybrzeża i od razu zrobiło się zimniej. Świadomość, że to najcieplejszy moment islandzkiego lata, nie działa na nas zbyt rozgrzewająco. Na dodatek jedyna opcja noclegu w tym miejscu to namiot.



Czego nie widać na tej pocztówce, to silny wiatr, z którym musieliśmy się zmierzyć na pierwszym zjeździe. Zасыpywał nam oczy wulkanicznym pyłem i podstępnie spychał z odsłoniętej grani. A przede wszystkim wysysał z nas całe ciepło. Jak na ironię w tle za nami widać miejsce, gdzie ziemia była rozgrzana i unosiły się opary siarki. Islandia to zadziwiające miejsce, w którym jednocześnie można odmrozić sobie uszy i poparzyć stopy.

Najwyższy szczyt wyjazdu miał ledwo 1128 m. Surowy Islandzki krajobraz i klimat sprawia, że mamy wrażenie jakbyśmy wdrapywali się na 3-tysięczniki. Jednak rzut oka na mapę za każdym razem sprowadza nas o wiele niżej. Kolejna specyfika Islandii – wysokogórskie doznania tuż nad poziomem morza (właściwie to oceanu).



Zaradni Islandczycy gotującą się pod ziemią wodę postanowili zamienić w źródło taniej energii. Ostatni zjazd naszej wyprawy prowadzi nas wprost pod największą islandzką elektrownię geotermalną. I słusznie, bo po 6 dniach ujeżdżania wulkanów całkowicie nam już odcięło zasilanie.



Trzeba przyznać, że Islandia obeszła się z nami łagodnie. Oszczędziła nam słynnej deszczowej aury, ale i tak poczuliśmy surowość jej podbiegunowego klimatu. Poczuliśmy też w portfelach koszty życia na wyspie, na którą większość towarów sprowadzana jest z odległych kontynentów. Jednak niesamowite, wręcz surrealistyczne krajobrazy sprawiły, że jazda w tym miejscu na rowerze była absolutnie unikatowa. A przede wszystkim odnaleźliśmy tam pierwiastek dzikiego, nieograniczonego zakazami freeride'u. Mam nadzieję, że tymi kilkoma pocztówkami chociaż odrobinę udało mi się przybliżyć Wam te wrażenia. To pora otworzyć butelkę z dobrym trunkiem i zacząć planować realizację rowerowych marzeń.

Więcej informacji: g3riders.org / facebook.com/highridemtb



BIKEPARK

SERFAUS. FISS. LADIS.

Tekst: Tomasz Profic
Zdjęcia: 43RIDE

“We are family” to hasło, którym reklamuje się region Serfaus-Fiss-Ladis. Te trzy małe gminy położone w austriackim Tyrolu starają się zaoferować maksymalną ilość atrakcji dla rowerowych (i nie tylko) rodzin, ale również i dla rowerzystów szukających mocniejszych wrażeń. Spędziliśmy trzy dni w tym uroczym miejscu i uważamy, że zdecydowanie warto się tu wybrać.

Serfaus-Fiss-Ladis, to tak naprawdę trzy małe miasteczka (gminy), które leżą obok siebie i traktowane są jako jedność. Jadąc na miejsce górską serpentyną wprawdzie najpierw napotkamy Ladis, które położone jest na wysokości 1189 m n.p.m. Następnie na drodze znajduje się Fiss (1438 m n.p.m.), a na samym końcu jest Serfaus (1429 m n.p.m.). Wszystkie trzy miejscowości zamieszkuje w sumie niecałe 3000 mieszkańców.



Bike park wybudowany został w 2013 roku i zlokalizowany jest tuż obok Fiss, poza oficjalnymi granicami, tuż przy drodze do Serfaus. Większość single tracków znajdziemy natomiast na wyciągu w Fiss, który od parkingu bike parku dzieli jakieś 200-300 metrów.

W regionie znajdziemy mnóstwo atrakcji, dzięki czemu nasz wyjazd nie musi być zaplanowany tylko na rower. Jeśli jedziecie z rodziną, która nie jest rowerowa, to z całą pewnością nie będą się nudzić w czasie, gdy Ty będziesz kręcić kolejne kółka w bike parku. Lista jest tak długa, że najlepiej zapoznać się z nią na stronie serfaus-fiss-ladis.at. Warto skorzystać również z karty "Super Summer Card", która dostępna jest w hotelach współpracujących z Biurem Turystycznym regionu.

Warto również przejść się pieszo po okolicy. Oprócz górskich szlaków same miejscowości są urokliwe i pozwalają na miłe spędzenie czasu po rowerze, zakupy czy po prostu odpoczynek w jednej z licznych kawiarni i restauracji. Zdecydowanie widać, że ten region nastawiony jest na goszczenie całych rodzin, a nie tylko rowerzystów czy amatorów górskich ścieżek.

Wszystkie informacje, które możemy znaleźć, informują nas, że w regionie świetnie będą bawić się wszyscy. Od początkujących, rodzin z dziećmi, aż po zaawansowanych wyjadaczy. Ok, może nie znajdziemy tu hardcore'owych przeszkód i tras, na których jeden błąd będzie dużo kosztować, ale jeśli chcecie po prostu nacieszyć się jazdą na rowerze to zdecydowanie będzie to miejsce dla Was.



Vuelta (niebieska) – to zaledwie 170-metrowy wariant na początku trasy Milky Way. Jest on łatwiejszy i pozwala na pokonanie trasy początkującym osobom.

Milky Way (niebieska) – główna niebieska trasa o długości trzech kilometrów. Idealna dla początkujących, rodzin, a także zaawansowanych (dla nas była świetna na rozgrzewkę). Gładko, szeroko, z dużą ilością płynnych zakrętów i szybkich sekcji. Po prostu czysty flow od góry do dołu!

Morning Glory (niebieska) – 750 metrów bardziej zaawansowanej trasy niż Milky Way, ale wciąż jest ona odpowiednia dla początkujących. Jest to bardzo płynna i szybka trasa, na której riderzy mogą przygotować się do pokonywania czerwonych tras, a także zapoznać się z drewnianymi przeszkodami.



Supernatural (czerwona) – najnowsza trasa w bike parku i zarazem jedna z najciekawszych. Oficjalnie jest to flow trail, a w praktyce zaciesz od ucha do ucha. Początkujące osoby mogą po prostu pokonać trasę, a Ci bardziej zaawansowani znajdą tu mnóstwo okazji do skoków czy innych wariacji z rowerem. Sporo naturalnych przeszkód, korzeni, band i hopek.

Strada del Sole (czerwona) – bardzo szybka i momentami wymagająca trasa o długości 2805 metrów. Znajdziemy tu mnóstwo hopek (stolików i gapów), wymagającego road gapa (jest też objazd), drewniane wallride'y i przede wszystkim czyste flow. Obok Hill Bill'a moja ulubiona trasa w bike parku.

Freeride Trail (czerwona) – wariant końcowego odcinka czerwonej trasy Strada del Sole, który ma niecałe 400 metrów. Znajdziemy tu większe przeszkody wymagające już pewnych umiejętności, takie jak: drewniany wallride, hopki czy duże i szybkie zakręty.



Hill Bill (czarna) – według oficjalnego opisu jest to wymagająca czarna trasa enduro o długości 2450 metrów. W praktyce każdy zjazdowiec będzie miał na niej mnóstwo frajdy, ponieważ znajdziemy tu sporo naturalnych elementów takich jak korzenie czy kamienie, a także hopki oraz drewniane kładki. Jedna z moich ulubionych tras!

Downhill Strecke (czarna) – niecałe 1.5 kilometra czarnej trasy, która wykorzystywana jest do organizowania zawodów w Bike Parku, m.in. iXS Rookies Championships. Znajdziemy tu całą masę korzeni, kamieni, hopek i gapów, a także duże stromizny w końcowej części trasy.



Jednak Serfaus-Fiss-Ladis to nie tylko bike park, ale także single tracki, których jest tylko cztery. Są to niebieskie Scheidtrail i Zirbentrail oraz czerwone Frommestrail oraz Flüstertrail. W praktyce dookoła miasteczek znajdziemy jednak znacznie więcej tras, które przygotowane są do jazdy dla całych rodzin, np. na wycieczkę, ale dla fanów adrenaliny oferta ogranicza się do wymienionych czterech szlaków. Z braku czasu (byliśmy tylko 3 dni) nie udało nam się pojechać tylko na singla Scheidtrail, który jako jedyny znajduje się na samym końcu Serfaus. Aby tam się dostać należy skorzystać z wyciągu Komperdellbahn i Lazidbahn.

Korzystając z wyciągu Schönjochbahn otrzymujemy dostęp do pozostałych trzech singli. Po wjeździe na szczyt Fisser Joch (2436 m n.p.m.) mamy możliwość wybrać się w kierunku pierwszego singla Frommestrail lub skorzystać z dwóch pozostałych.

Trasa Zirbentrail jest naturalnym przedłużeniem Flüstertrail'a i prowadzi nas do kolejnego wyciągu Almbahn. Obydwa single oferują płynne odcinki i przyjemność z jazdy. Na samym końcu tras możemy skorzystać z oferty alpejskiej chatki lub wybrać się wyciągiem Almbahn na najwyższy szczyt dostępny dla rowerów Zwölferkopf (2596 m n.p.m.). Obecnie trwa budowa trasy łączącej ten szczyt z Fisser Joch, a koniec planowany jest na 2019 rok.

Frommestrail to z kolei pierwszy i zarazem najładniejszy singiel w regionie Serfaus-Fiss-Ladis. Oferuje równe siedem kilometrów zjazdu i 1000 m przewyższenia. Aby się tu dostać najpierw musimy pokonać podjazd o wysokości 60 metrów, by ze szczytu Schoenjoch-Kreuz rozpocząć długi i przyjemny zjazd. Znajdziemy tu mnóstwo naturalnych przeszkód: z początku są to kamienie, a w leśnej sekcji pod koniec również trochę korzeni. Widoki na trasie zapierają dech w piersiach, a jeżeli nie będziecie czuć się na siłach by pokonać ostatnie odcinki (dość trudne), to można skorzystać z objazdu.

Jeśli chodzi o kwestie praktyczne to np. karnet na jeden dzień jazdy w bike parku to wydatek 37.5€. Z kartą Super Summer Card ceny są niższe o kilka euro, a dodatkowo honorowana jest również europejska karta Gravity Card. Należy zwrócić również uwagę na fakt, że karnety bike parkowe nie są honorowane na pozostałych wyciągach.

Aby skorzystać z dodatkowych tras w rejonie należy zaopatrzyć się w oddzielne bilety. Ich ceny są identyczne jak w bike parku.

Na koniec ogromne podziękowania należą się naszym dwóm przewodniczkom, które oprowadziły naszą redakcję po single trackach i bike parku – dziękujemy Veronie oraz Celine! Podziękowania również dla Biura Turystycznego Serfaus-Fiss-Ladis za pomoc przy organizacji wyjazdu oraz Life Hotel za ugoszczenie nas na miejscu.





BABIA GÓRA
TRAILS

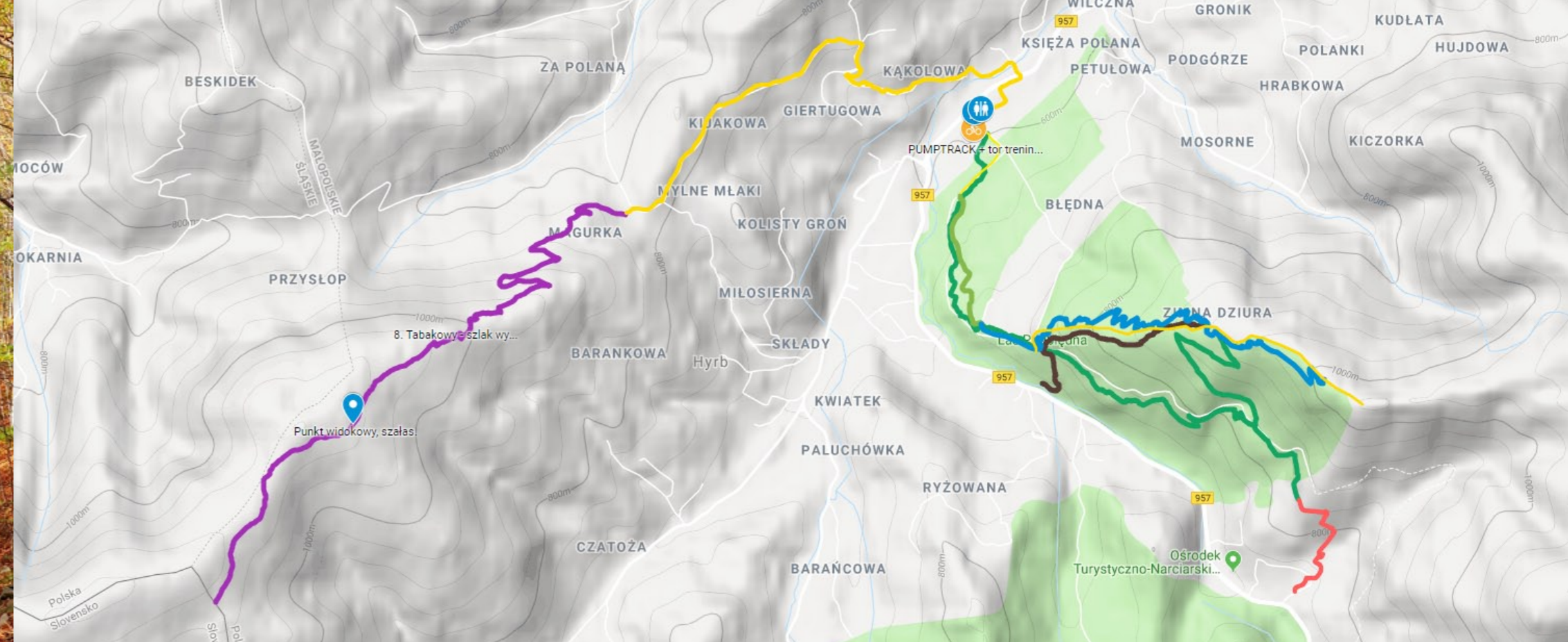
W cieniu Diablaka

Tekst: Piotr Marek Jr

Zdjęcia: Jan Olszyński, Mariusz Gawęł

Potężny masyw Babiej Góry rzuca cień na Zawoję, jedną z najdłuższych wsi w Małopolsce. Najwyższy szczyt Królowej Beskidów przyciąga co roku sto tysięcy miłośników turystyki pieszej, a stacja narciarska Mosorny Groń oferuje szeroką, stromą nartostradę z pięknymi widokami właśnie na Diablaka. Jednak wielki potencjał turystyczny Zawoi, leżącej nieco na uboczu głównych traktów, ciągle pozostaje w uśpieniu - czekając na odkrycie. Czy październikowe otwarcie kompleksu tras rowerowych Babia Góra Trails będzie początkiem nowej ery i pozwoli rozkwitnąć temu pięknemu regionowi?

Zawoja jest dobrze znana od wielu lat wszystkim uprawiającym wszelkie odmiany MTB. Począwszy od górskiej turystyki rowerowej pasmem Beskidu Żywieckiego (z wybitnymi szczytami jak Polica, Mędralowa, Jałowiec), przez obecnie podupadający i zaniedbany PKL Bikepark Mosorny Groń (w latach świetności goszczący największe zawody zjazdowe jak Mistrzostwa Polski DH, festiwal Joy Ride a nawet imprezy cyklu Puchar Skrzata dla najmłodszych bikerów), aż po trasy enduro (będące pozostałością po zawodach serii Enduro Trophy z lat 2011-2014).



Idea budowy rowerowych tras typu 'single-trail' - wzorem chociażby znanych polskim rowerzystom Rychlebskich Ścieżek - kiełkowała w głowie Mariusza Gawęły z Zawoi (bardziej znanego jako „Vasya”) gdzieś od roku 2010. Efektem kilku lat wyłożonych starań Mariusza oraz prac m.in. bielskiej ekipy Enduro Trails (wyłonionej jako wykonawcą ścieżek) było huczne otwarcie 13 października 2018 roku kompleksu Babia Góra Trails.

Centrum ścieżek BGT w Zawoi posiada bezpłatny parking oraz nowoczesny energooszczędny budynek, oferujący wszelkie udogodnienia jak prysznic i toalety, myjki rowerowe, serwis a w przyszłości powiększy się o bazę noclegowo-gastronomiczną. Wraz z budową tras powstał duży pumtrack (darmowy!) wraz z tzw. skill parkiem. Równoległe z polską częścią kompleksu, ścieżki Babia Góra Trails łączą się ze słowackimi trasami rowerowymi, a wraz z zakończe-

niem prac do drugiej stronie granicy, powstanie kilka kilometrów ścieżek oraz dołączonych zostanie kilkadziesiąt kilometrów istniejących turystycznych dróg szutrowych wokół Babiej Góry.

Na polską część kompleksu Babia Góra Trails składa się około 26 kilometrów tras o różnym charakterze i różnym poziomie trudności. Przeznaczone są dla riderów w każdym wieku - od kilkulatków po emerytów na elektrykach, od mało wprawnych w kolarstwie górskim rodziców z dziećmi, po zaawansowanych bywalców bikeparków czy tras enduro.



Trasy zjazdowe:

Diablak - 1700m dł., trudna technicznie trasa enduro z dodatkowymi sztucznymi elementami jak bandy i hopy, największą atrakcją jest spory naturalny drop ze skały.

Sokolica - 4800m dł., trasa typu flow-trail, sztuczna nawierzchnia żwirkowa, niezliczona ilość band, hopek, stolików i garbów do pompowania i skakania.

Wilcza łapa - 900m dł., połączenie naturalnego singla z bandami, umożliwia dotarcie pod dolną stację kolejki na Mosorny Groń.

Rydzowy - 1020m dł., łatwa trasa rodzinna po żwirkowej nawierzchni, idealna dla rodziców z dziećmi zaczynającymi przygodę z MTB.

Trasy podjazdowe:

Podbłędny - 1600m dł., łagodny prosty podjazd dla początkujących prowadzący do ścieżki Rydzowy.

Zimna dziura - 1500m dł., podjazdowy gładki singiel będący trasą dojazdową na początek najdłuższego zjazdu, flow-traila „Sokolica”.

Mosorny Groń - 3000m dł., podjazdowy gładki singiel dojazdowy do tras „Diablak” i „Sokolica”.

Kompleks uzupełnia malownicza pętla wycieczkowa po dwukierunkowym (!) naturalnym singlu „Tabakowy” (5200m długości w jedną stronę), który oferuje niesamowite walory widokowe w połączeniu z szybką jazdą w dół ścieżką zawierającą sztuczne elementy jak bandy i hopki, jednak przystosowaną dla nawet mniej zaawansowanych rowerzystów.



Nie sposób nie wspomnieć o trasach i ścieżkach, nie będących co prawda częścią Babia Góra Trails, ale stanowiących niezwykle wartościowe urozmaicenie oficjalnego kompleksu ścieżek w Zawoi. Bez trudu można je znaleźć na Trailforks, Stravie czy mapach. Najlepsze z nich to:

Rynna - kultowa zjazdowa „ścianka” na żółtym szlaku turystycznym z Cyla Hali Śmietanowej w stronę Mosornego Gronia, zdecydowanie najtrudniejsza trasa w okolicy, bardzo stroma wypłukana rynna z niewiarygodną ilością splątanych korzeni (uwaga na pieszych turystów!)

Wełczoń - dawny zjazdowy OS z zawodów Enduro Trophy, kręty szybki naturalny singiel idący grzbietem grani szczytu Wełczoń, pełen głazów, korzeni i kamieni

Stary rydzowy - w pełni naturalny krótki singiel pełen zakrętów i korzeni, będący alternatywną wersją dla gładkiej oficjalnej ścieżki dla początkujących „Rydzowy”, ale od niego dłuższy i trudniejszy

FR/DH - w bike parku PKL Mosorny Groń, nieco zaniedbana ale nadal przejezdna, strome bandy, dropy, drewniane długie i szerokie northshory plus sporej wielkości hopy i kultowy road-gap nad drogą, zjazdówki mogą się przydać, choć nie są konieczne, zwykła endurówka daje radę.





Na pierwszy rzut oka sam kompleks Babia Góra Trails może nie wygląda imponująco, szczególnie dla rowerowych wyjadaczy. Ale wystarczy przypomnieć sobie początki Enduro Trails w Bielsku, gdzie w momencie otwarcia były „tylko” trzy trasy zjazdowe, w tym zbudowany od zera Twister i dwie zaadaptowane lokalne trasy, plus podjazdowy singiel.

Babia Góra Trails w połączeniu ze ścieżkami znajdującymi się poza oficjalnym kompleksem, szlakami turystycznymi pasma Policy oraz ciągle funkcjonującym bikeparkiem, zapewnią nam solidną dawkę zróżnicowanej jazdy wystarczającej na kilkudniowy pobyt w tym rejonie.

Trzymamy kciuki za eksplozję rowerowego potencjału Zawoi!

Więcej informacji znajdziecie na:
facebook.com/BabiaGoraTrails



BABIA GÓRA
TRAILS

Mariusz „Vasya” Gawęł

Inicjator i pomysłodawca Babia Góra Trails



BABIA GÓRA
TRAILS

Rozmawiał: Piotr Marek Jr

Zdjęcia: Klaudiusz Duda, Przemek Kopeć, Filip Janiszewski

Mariusz, mieszkasz w Zawoi, ale nie urodziłeś się tutaj. Co prawda jesteś bardzo doświadczonym snowboardzistą, ale na rowerze enduro jeździsz dopiero od kilku lat, skąd pasja do gór i rowerów?

Z Zawoją jestem związany od zawsze, stąd pochodzi cała moja rodzina, ale nie mieszkaliśmy tutaj. Rodzice wrócili w rodzinne strony w roku 2009, ja zamieszkałem tutaj na stałe dopiero w 2013r. Wcześniej Zawoję odwiedzałem głównie z deską snowboardową, freeride zimowy jest moją największą pasją, która trwa nieprzerwanie od 23 lat. Rowery przyszły znacznie później.



Październikowe otwarcie „Babia Góra Trails” wieńczy Twoje kilkuletnie starania o powstanie rowerowych ścieżek w Zawoi. Kiedy zacząłeś myśleć o wytyczeniu legalnych lokalnych tras rowerowych i skąd przyszła inspiracja?

W roku 2009 odkryłem, że rower enduro jest dla mnie „letnim” odpowiednikiem freeride’u zimowego. Od tego momentu zacząłem odwiedzać wiele rowerowych miejscówek w górach. Jedną z nich były znane wszystkim „Rychleby”, które zrobiły na mnie wielkie wrażenie! Był rok 2010. Od razu po powrocie do domu pomyślałem, przecież aż się prosi, aby w Zawoi powstała

miejscówka jak Rychlebskie Ścieżki. Mamy dookoła góry, piękne lasy, a w nich ciekawe formacje skalne, których brakuje w Beskidach. Idealny teren na trasy rowerowe.

Zacząłem od ściągnięcia do Zawoi zawodów Enduro Trophy, które gościły u nas aż 4-krotnie. Pierwsze zawody enduro to rok 2011. I kolejne w następnych latach aż do 2014r. Niestety była to jazda po lokalnych trasach jednorazowo udostępnianych przez lokalne władze tylko na zawody. Za każdym razem wyszukiwaliśmy zapomniane ścieżki, charakterem jak najbardziej zbliżone do singletracków. Dopiero ostatnie zawody enduro z serii Joy Ride w 2014, były już

próbą wytyczenia całkiem nowych dedykowanych tras, ale koncepcja niestety nie spotkała się z akceptacją władz w Lasach Państwowych. Po jesiennej edycji Enduro Trophy, atrakcyjność roweru Zawoi w tamtej formule wyczerpała się...

Dopiero w 2015r nowe władze Gminy postanowiły zwiększyć nakłady na rozwój turystyki. To była najlepsza okazja, aby przekazać władzom, czego oczekują rowerzyści. A jednocześnie pokazać, jak wiele korzyści przyniesie budowa kompleksu górskich ścieżek rowerowych.

Same prace budowlane trwały stosunkowo krótko w porównaniu z całym czasochłonnym procesem współpracy z lokalnymi władzami, uzyskiwania pozwoleń i projektowaniem ścieżek. Jak dużo było papierkowej roboty w porównaniu z pracą w terenie?

Od pomysłu w mojej głowie do otwarcia kompleksu ścieżek minęło prawie 7 lat, sam właściwy proces trwał 4 lata. Pomysł ścieżek od razu bardzo się spodobał Wójtowi i Radzie Gminy, nie oponował również Pan Nadleśniczy z Suchej Beskidzkiej. Niestety pierwszy rok pochłonęły negocjacje co do przebiegu ścieżek, głównie z Lasami Państwowymi (95% tras znajduje się na ich terenie). W tym czasie powstawał zarys koncepcji, żmudne chodzenie po lasach, szukanie linii. Musieliśmy wielokrotnie modyfikować projekt na nowo, ponieważ nie wszystko odpowiadało LP. To był zdecydowanie najtrudniejszy etap - zaprojektować kompleks ścieżek tak, aby pomimo narzucanym nam ograniczeniom, trasy były ciekawe pod kątem rekreacji, pod kątem treningu sportowego, pod kątem dostępności dla jak największej ilości rowerzystów. A jednocześnie jak najciekawiej wykorzystać rowerowo walory miejsc w okolicach Zawoi.

Trudne zadanie, ale mimo tych wielu ograniczeń, myślę, że udało się zrealizować je

znakomicie. Same formalności związane z pozyskaniem dofinansowania, przetargami zrealizował Urząd Gminy Zawoja, a atrakcyjność projektu wzbudziła nawet zainteresowanie władz na szczeblu ministerialnym. Niestety niektóre procedury trwały miesiącami, nie dało się ich pominąć.

Samo powstawanie kompleksu trwało rok i to minimum czasu, aby zdążyć ze wszystkimi pracami. Budowa ścieżek ma swoją specyfikę, jest uzależniona od wielu czynników, zarówno pogodowych, terenowych, jak i ludzkich. Wcale nie był to najłatwiejszy etap. Praca w wysokogórskim terenie to wiele trudnych decyzji, które trzeba podjąć już w trakcie budowy. Na szczęście kiedy robią to ludzie z prawdziwą rowerową pasją, największą motywacją jest, aby powstały jak najlepsze trasy rowerowe.

Ścieżki powstały w oparciu o polsko-słowacką współpracę międzyregionalną, z finansowym wsparciem Funduszy Unijnych. Jaki był budżet całego przedsięwzięcia i czy można oszacować, ile tak naprawdę kosztuje kilometr dobrze zaprojektowanej i wykonanej górskiej ścieżki rowerowej?

Gminy takie jak Zawoja, czy słowacka Oravska Polhora są zbyt biedne na tak kosztowne inwestycje. Fundusze unijne to jedyna możliwość. Dzięki współpracy mię-

dzyregionalnej obu gmin udało się pozyskać bardzo wysokie dofinansowanie, bo aż 85% całej kwoty w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Interreg V-A Polska-Słowacja 2014-2020.

Całkowity koszt budowy samych ścieżek w Zawoi to trochę powyżej milion złotych. Do tego doszły koszty ok 700 tyś zł na pozostałą infrastrukturę jak pumtrack, skill park oraz duży, energooszczędny budynek z natryskami, toaletami, pomieszczeniami na serwis, czy narzędzia do utrzymania ścieżek i myjkami rowerowymi. Można więc oszacować średni koszt 1km ścieżki na około 50tyś. zł. Wchodzi w to nie tylko budowa ścieżki, ale też jej zaprojektowanie na podstawie ogólnej koncepcji, jej oznakowanie w terenie, kilka dużych tablic z mapami, bramy wjazdowe i wszelkie bariery i szykany bezpieczeństwa plus 3-letnia gwarancja. Może się to wydawać dużo, ale jak widzi się w trakcie budowy ile to wymaga, często ręcznej roboty, to są minimalne pieniądze, aby powstała dobra góraska trasa.

Mariusz „Vasya” Gawęł



Przetarg na budowę ścieżek wygrała bielska ekipa Enduro Trails, prace prowadzono równocześnie wraz z ekipami podwykonawców, ile osób w sumie pracowało przy powstawaniu polskiej części kompleksu BGT?

Same ekipy budowlane przy ścieżkach liczyły nawet 10-12 osób. Pumptrack to kolejna ekipa 5-6 osób, do tego osoby z nadzoru, pracownicy Gminy związani z pracą papierkową, plus ekipa budująca bazę centrum ścieżek.

Koncepcję, czyli wytyczne i zarys tzw. korytarzy przebiegów tras przygotował Jakub Jonkisz z Enduro Trails, ale razem chodzili-

śmy po lesie, pokazywałem mu najciekawsze miejsca i elementy kluczowe dla całego projektu. Wcześniej przez wiele lat przeczesywałem wszystkie lasy w okolicach Zawoi w poszukiwaniu zapomnianych ścieżek pod kątem jazdy na rowerze. To była bezcenna wiedza, znałem przysłowiowy każdy kamień i każdy strumyk.

Podczas budowy dokładne przebiegi tras wytyczała już samodzielnie każda ekipa budująca, ja tylko sprawowałem z polecenia Urzędu Gminy nadzór nad nimi, tak aby trzymali się założonych w koncepcji przebiegów i parametrów co do stopnia trudności tras.

Ile kilometrów ścieżek wybudowanych po polskiej i słowackiej stronie mają w sumie do dyspozycji rowerzyści w ramach „Babia Góra Trails”? Jaki jest ich charakter?

Wybudowanych zostało 20,6km ścieżek (a właściwie to 26km bo 5,2km „Tabakowego” jest dwukierunkowe). Nie ma jak na początek. Dodajmy do tego parę ciekawych szlaków i naturalnych ścieżek przy oficjalnych singlach i robi się tego koło 30-40km, do tego pętla XC wokół Babiej Góry (około 60km). Plus kilka budowanych ścieżek singletrail po słowackiej stronie (6-8km).



Jaka jest geneza nazw tras „Sokolica”, „Diablak”, „Rydzowy” itp.?

Kompleks powstał w otoczeniu Babiej Góry, a i jego nazwa „Babiogórskie Ścieżki” do czegoś zobowiązuje. Chcieliśmy, aby nazwy tras były inspirowane naszym regionem. Większość związana jest z miejscami, przez które przebiegają ścieżki. Dwie sztafardowe trasy: Sokolica i Diablak nazwy wzięły wprost z samej Babiej Góry.

„Sokolica” to jeden z ostrzejszych szczytów na babiogórskiej grani, z wielkim urwiskiem. „Diablak” jest lokalną nazwą samego szczytu Babiej Góry, a charakter czarnej trasy idealnie wpisuje się w tą nazwę. „Rydzowy” przebiega przez tereny słynące z całych połaci rydzów, które rosną tu jesienią. „Tabakowy” szlak wycieczkowy w kierunku Słowacji przebiega w pobliżu legendarnego szlaku przemytników tabaki z czasów zaboru austriackiego. Legendarny, historyczny „Tabakowy chodnik” jest niestety całkowicie zarośnięty, chcieliśmy przywrócić tą nazwę do obiegu, tak aby każdy przekraczając na rowerze naszą granicę polsko-słowacką, mógł poczuć się jak przemytnik, jednak wiozący w plecaku co najwyżej słowackie piwo.

Jakie są plany na przyszłość? Czy jest szansa na powstanie wielkiego kompleksu rowerowego, składającego się

ze ścieżek Babia Góra Trails oraz tras DH/FR bikeparku Mosorny Groń?

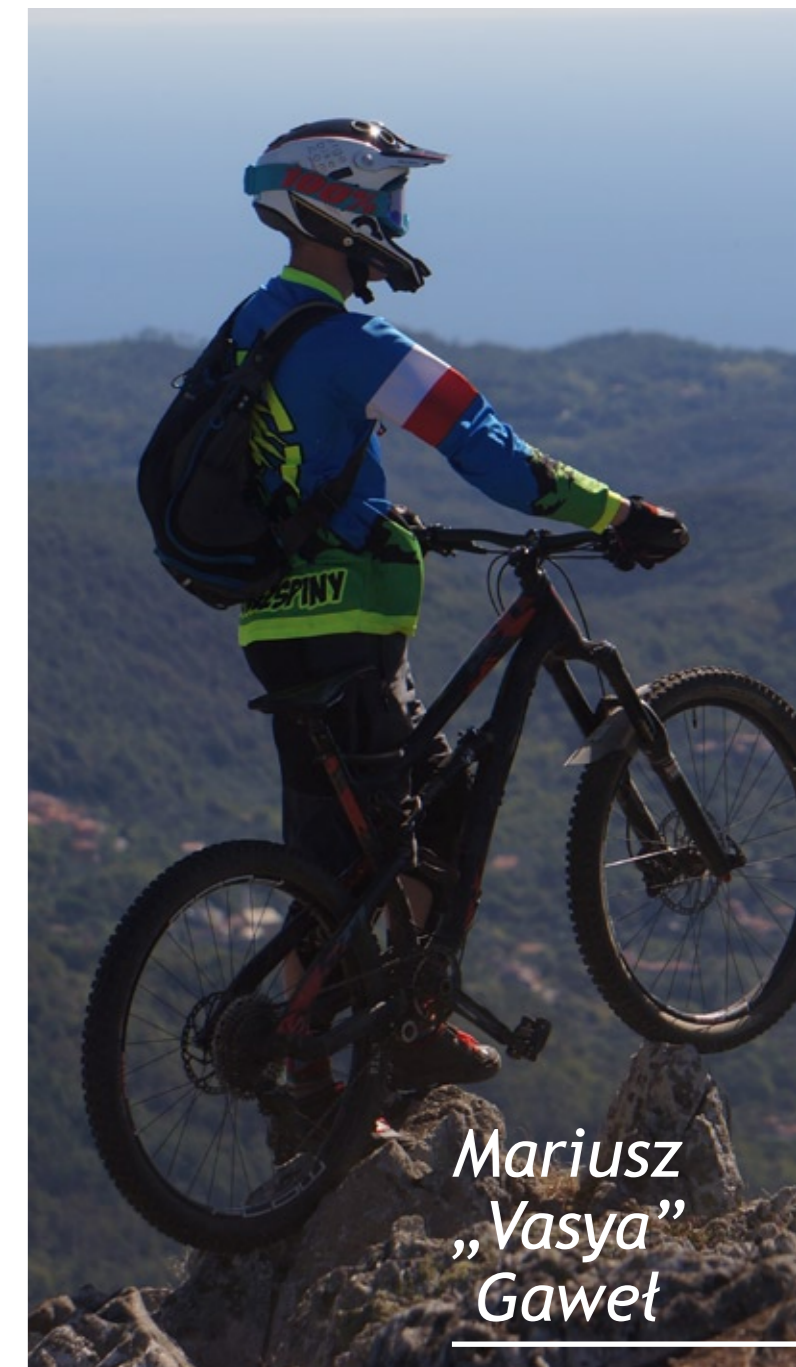
W 2019 będziemy uzupełniać ścieżki o jakąś małą architekturę: wodopoje, ławeczki, kosze, wiaty. Potrzebujemy dać wszystkim oswoić się z tą infrastrukturą. Liczymy, że coś ruszy się w PKL-u po zmianie właściciela i tam będzie nacisk na rozbudowę bikeparku Mosorny Groń. Dopiero później będziemy myśleć o dalszych trasach.

Specjalne podziękowania dla?

Każdy zaangażowany w projekt BGT dał z siebie wszystko, ale słowa uznania należą się Wójtowi Marcinowi Pająkowi i Radnym Gminy Zawoja, uwierzyli w nasze słowa i odważyli się na taki projekt w naszej niewielkiej Gminie. Podziękowania należą się Panu Nadleśniczemu Tadeuszowi Kosmanowi z Suchej Beskidzkiej, który przekonał się do obecności rowerzystów na swoich terenach i udostępnił wiele ciekawych miejsc pod ścieżki.

Na koniec - Matce Naturze. Pogoda w tym sezonie była wyjątkowa, praktycznie od kwietnia mieliśmy ciepłe i bezdeszczowe dni, przez co prace szły pełną parą. Po prostu los nam sprzyjał.

Dziękuję za rozmowę!



Mariusz „Vasya” Gawel



Katarzyna Burek

Mistrzyni Polski Enduro

Rozmawiała: Justyna John

Zdjęcia w kolejności: Michał Gałczyński (2),
Mariusz Krzemiński, Zbigniew Rabenda, 2Trail, Ewa Kania

Absolwentka Akademii Wychowania Fizycznego im. Józefa Piłsudskiego w Warszawie, zawodniczka Teamu ABC Arek Bike Center, pracownik i instruktor w Bike Park Kasina. Zimą znaleźć ją można na stokach w różnych częściach Polski i świata w roli instruktora narciarstwa, bądź snowboardu – panie i panowie, poznajcie świeżo upieczoną Mistrzynię Polski w rowerowym enduro, Katarzynę Burek.

Cześć Kasiu, na początek prosto: kim jest Katarzyna Burek?

Cześć, obecnie moje życie na wszystkich płaszczyznach związane jest ze sportem. Trochę się ścigam, trochę pracuję jako instruktor w Bike Park Kasina oraz na obozach organizowanych przez Arek Bike Center, a zimą jeżdżę na obozy jako instruktor narciarstwa. Rok temu ukończyłam studia na AWF im. Józefa Piłsudskiego w Warszawie, także z zawodu jestem nauczycielką WF. Ostatnio dostałam pytanie „A kim jest Kasia poza rowerem?”. Otóż nie ma Kasi poza rowerem. Obecnie rower to całe moje życie i jest go w nim pełno. Oczywiście wychodzę też do ludzi bez dwóch kótek.

Jak to się stało, że mała Kasia zaczęła jeździć na rowerze?

Dziadek! To on jest przyczyną i początkiem całego zamieszania. Dziadek w latach młodości zaczął odkrywać czym jest kolarstwo, a potem, swoją wiedzą i zamiłowaniem podzielił się ze mną. Jestem mu bardzo wdzięczna za przekazanie tej niesamowitej pasji. Dzięki niemu moje życie nie jest NUDNEEEE!!!



Środowisko usłyszało o Tobie po Twoich startach w enduro, w tym roku wystartowałaś także w Mistrzostwach Polski DH – skąd pomysł na ekstremę?

To za namową mojego trenera, Arka Perina. Cytuję „Kaśka! Nie startowałaś nigdy w DH?! Pieronie! Czas najwyższy!”. I tak to się zaczęło. Byłam sceptycznie nastawiona, ale złapałam bakcyła. Kusi mnie, żeby w przyszłym sezonie postartować więcej w zawodach zjazdowych, ale potrzebny będzie mi do tego sprzęt...

Na początku sezonu wybraliście się z Arkiem Perinem na EWS, zastanawiasz się nad startami za granicą?

Czy się zastanawiam? Tu się nie ma nad czym zastanawiać! Chciałabym startować przede wszystkim za granicą. Lubię rywalizację i adrenalinę - chyba trochę jestem od tego uzależniona.

Pomysł na dalszy rozwój?

Jeśli mowa o rozwoju to trzeba pójść krok dalej. Chcę zdobywać doświadczenie na najlepszych i największych imprezach sportowych, by w przyszłości móc dzielić się tym doświadczeniem z młodszymi pokoleniami. A wszystko po to, żeby mieli większe, lepsze możliwości.



Katarzyna Burek
Mistrzyni Polski Enduro

Wyniki już są, przy ciężkiej pracy i odrobinie szczęścia przyjdą następne – a co ze sponsorami? Jak wyglądało Twoje wsparcie w obecnym sezonie?

Jeśli chce osiągnąć naprawdę dobry, wysoki poziom czeka mnie jeszcze ogrom, naprawdę ciężkiej pracy. Sponsorzy? Hm... z rzeczy, które dostałam na ten sezon tylko (a może i aż) to ciuchy i darmowy serwis (płatny za części). Wszystko inne zostało kupione za moje pieniądze. Oczywiście wiele firm pomaga jak może, ale trzeba pamiętać, że zniżka 20% to nie sponsoring. Niestety niektórzy za taką stawkę oczekują systematycznego prowadzenia kont na facebooku i instagramie czy promocji całorocznej. A taka praca w mediach społecznościowych pochłania bardzo dużo czasu.

Nie oszukujmy się. Sprzęt to jedno, ale koszty jakie generują wyjazdy to jest największy problem. A jak tu się rozwijać jak nikt nie chce wspierać finansowo zawodników? Ja tu absolutnie nie mówię o zarabianiu, ale o dążeniu do zmniejszania kosztów wyjazdów.

Trzeba zdać sobie sprawę, że jeżdżąc tylko w Polsce nie da się wypracować poziomu, który pozwoliłby na rywaliza-

cję na światowym poziomie. A powiedz mi ile razy słyszeliście komentarze a propo tego, że Polacy nie mają czego szukać na świecie, że nikt nie dorównuje poziomem, że ktoś tam przyjeżdża „dopiero” w trzeciej dziesiątce? Fakt, dopiero uczymy się tego i mam nadzieję, że znajdą się ludzie, którzy rozumieją, że potrzebne jest wsparcie dla zawodników, by ci mogli zdobywać wiedzę i jakże potrzebne doświadczenie. Niezaprzeczalnie, sponsoring jest to inwestycja w człowieka, która raczej nie przynosi kokosów. Ale czy w życiu chodzi tylko o to, by się bogacić i bogacić w te zielone papierki??? Niektórzy potrafią powiedzieć „A po co ja mam Ci dawać pieniądze? Przyjedziesz na 20 miejscu, a dla mnie to żadna promocja”... i jak tu się nie załamać? Myślę, że dalszy komentarz jest zbędny.

Z drugiej strony może za kilka lat uda się wychować takiemu zawodnikowi ridera na miarę światowej czołówki? Zawodnicy w Polsce też muszą się uczyć jak skutecznie działać w sieci, to tzw. medialność. Aktualnie prowadzenie fanpage’a to mus dla sponsorów. Z tego co wiem, niektórzy zawodnicy nie wywiązują się z takich „umów”, co też nie ułatwia zdobywania kontaktów sponsorskich nowym. Ja tego cały czas się uczę i nie jest to łatwe.



Czym dla Ciebie jest enduro?

Gdy słyszę hasło enduro to przed oczami mam charakterystyczny rower dla tej dyscypliny, ubiór oraz trasy i nastawienie. Nastawienie na „wspinaczkę” na jeden ze szczytów, a potem płynną jazdę w dół ja-

kimś super technicznym singlem. Ja akurat na enduro patrzę głównie przez pryzmat zawodów, bo to one mnie najbardziej interesują. Z tego powodu dla mnie enduro to jazda po naturalnych ścieżkach, gdzie podłoże to nie wyklepana ubijarką droga, ale ziemia, z której wystają kamienie

i korzenie. Enduro to „trochę” jazdy w górę, trochę w cudzysłowie, bo żeby zjechać, trzeba najpierw doczłapać się na górę. To również zdecydowanie więcej jazdy w dół, gdzie największe znaczenie ma technika, umiejętność wybierania optymalnej linii oraz wytrzymałość. No i dobra zabawa!



Jaka formuła zawodów enduro pasuje Ci najbardziej i dlaczego?

Jeśli chodzi o zawody, to zdecydowanie preferuję formułę gdzie trasy są znane wcześniej. Mówi się, że „on-sight” bardziej wyrównuje szanse w rywalizacji, ale według mnie to nieprawda. Kiedy nie znasz trasy to zdecydowanie większą rolę odgrywa fuks, fart, szczęście (zwał jak zwał), niż umiejętności. Ja on-sight traktuję bardziej w luźnej i zabawowej formie. Lubię też taką jazdę, ale wiem, że nie mogę pozwolić sobie na zbyt wiele, bo konsekwencje mogą być przykre. Co innego kiedy wiem co mnie czeka na trasie, gdzie mogę dać maksa, gdzie opłaca się ryzyko i odpuszczenie w niektórych miejscach. Jazda po znanych ścieżkach po prostu ułatwia mi przekraczanie swoich barier, a że lubię prędkość... to wiecie jak jest. Ogólnie uważam, że szanse nigdy nie będą równe i to z przeróżnych względów. Sprzęt, wolny czas, predyspozycje, z tym po prostu trzeba się pogodzić, nie marudzić, tylko jeździć i czerpać z tego radość.

Jaki masz plan działania na nowy sezon?

Jeśli uda mi się przygotować przez zimę, to będę chciała skupić się na startach za granicą. Enduro World Series to mój główny cel. Bardzo chcę zmierzyć się z tym co tam się dzieje. Mam nadzieję, że będę mieć taką możliwość. Jestem bardzo zmotywana i gotowa do działania!

Czego Kasia życzy sobie będąc jeszcze na początku rowerowej kariery?

Zdrowia. Wsparcia. Uczciwości. Nic więcej nie trzeba.

Dziękuję za rozmowę!

Katarzyna Burek

Mistrzyni Polski Enduro





MACIEJ JODKO

WIELKI POWRÓT MISTRZA JODY

Rozmawiała: Justyna John

Zdjęcia: archiwum 43RIDE, Ewa Kania, Maksym Rudnik

Maciej Jodko to jeden z najbardziej utytułowanych zawodników rowerowych dyscyplin grawitacyjnych w Polsce. W tym roku pojawił się na zawodach enduro wywołując nie mała sensację. Co dobrego u niego słyhać i czy planuje powrót do ścigania?

Cześć Maćku, Twoje pojawienie się na Mistrzostwach Polski Enduro w Srebrnej Górze było ogromnym zaskoczeniem. Oczywiście – pozytywnym. Czy to oznacza powrót do roweru?

Siemanko, dwa lata temu i w zeszłym roku tylko po jednym dniu byłem w górach na rowerze i to tak naprawdę dzięki Łukaszowi Madejowi. Nie dość, że wyciągnął mnie na lokalną trasę, to jeszcze pożyczył rower od swojej żony (dzięki Ania za sprzęt). Gdyby nie on, to w ogóle nie miałbym kontaktu

z rowerem górskim. W grudniu ubiegłego roku po prawie trzech latach przerwy w końcu kupiłem rower i można powiedzieć, że wróciłem do jazdy. Już 1-go stycznia wraz ze wspomnianym wcześniej kolegą pojechaliśmy pojeździć na lokalnej miejscówce przy rezerwacie Prządki niedaleko Krosna. W tym sezonie jeździłem w większości w okolicach mojego rodzinnego miasta, ale też znalazłem czas, żeby odwiedzić bielskie ścieżki, Srebrną Górę i Harendę w Zakopanem. Kilka tygodni temu zgadałem się z Szymonem Syrzistie i stwierdziliśmy, że fajnie by było pojeździć na rowerze jak za starych czasów. Efektem tej rozmowy było włączenie Łukasza i mnie w skład MTB Academy. Dzięki temu, że jazda na rowerze będzie częścią mojej pracy, to mam nadzieję na częstsze wyjazdy w góry.

Może przypomnimy naszym młodszym czytelnikom od kiedy jeździsz, w jakich dyscyplinach startowałeś i ile masz sukcesów na swoim koncie?

Na rowerze pewnie odkąd skończyłem kilka lat, dokładnie nie pamiętam. W zjeździe od 1998 r. Już w pierwszych Mistrzostwach Polski w 1999 r. zdobyłem tytuł Mistrza w kategorii Junior. Oprócz tego startowałem w Dual Slalomie, Dualu, Four Crossie. Na rowerach zdobyłem kilkanaście medali Mistrzostw Polski, w tym w większości złote. We wszystkich Mistrzostwach Polski w Downhillu, w których brałem udział, zdobywałem medal. Ostatni srebrny w 2014 roku w Międzybrodziu Żywieckim w kategorii Elita. Można by jeszcze długo wymieniać, ale z tych sukcesów jestem najbardziej dumny.



MACIEJ
JODKO

Nie zapominajmy o Twoich startach w snowcrossie, w tym o udziale w olimpiadach zimowych w tej dyscyplinie. Działasz jeszcze w sportach zimowych?

Moja kariera snowboardowa nie była zbyt długa z racji tego, że zacząłem trenować mając 24 lata. Ogromnym sukcesem było już samo zakwalifikowanie się na Zimowe Igrzyska Olimpijskie Vancouver 2010 - tylko po trzech latach treningów. Cztery lata później wystartowałem na Igrzyskach w Soczi. Po tym starcie skończyła się moja przygoda z Kadrami Narodową. Jeszcze w sezonie 2014/2015 trenowałem od zera Dominikę Wolską. Zajmowałem się praktycznie wszystkim: od planowania zgrupowań, kalendarza startów, przez serwisowanie sprzętu, do wspólnego jeżdżenia na treningach po trasie zawodów. Nawet kilka razy sam wystartowałem. Pomimo tylu obowiązków wygrałem kolejny tytuł Mistrza Polski, zdobyłem srebrny medal w bardzo mocno obsadzonych Mistrzostwach Włoch, wygrałem jedną edycję Pucharu Europy, a w klasyfikacji generalnej zająłem 5 miejsce startując tylko w kilku edycjach. Dominika w swoim pierwszym roku zdobyła złoty medal Mistrzostw Polski w kategorii Junior, dostała się do Kadry Polski i na tym moja przygoda z trenowaniem snowcrossu się skończyła. Może kiedyś, jak Polskiemu Związkowi Narciarskiemu zaczniesz zależeć nie tylko na wynikach skoczków narciarskich, wrócę do trenowania zawodników snowcrossu. Obecnie zamieniłem jedną deskę na dwie i zajmuję się jednym zawodnikiem jeżdżącym skicross.



Kilka sezonów temu nagle zniknąłeś ze sceny rowerowej – czym zajmujesz się na co dzień?

Na co dzień zajmuję się prowadzeniem małej firmy w branży transportowej. Praca oraz bycie mężem i ojcem przez ostatnie trzy lata pochłaniały cały mój czas i między innymi dlatego zawiesiłem rower na kołku.

Wróćmy do tematu rowerów – przez internet przetoczyły się ostatnio dwie wielkie burze – pierwsza z nich dotyczy budowy tras rowerowych i niebez-

piecznych elementów w bike parkach. Jesteś doświadczonym zawodnikiem – jakie jest Twoje zdanie na temat budowania tego typu przeszkód?

Jak ktoś chce finansować takie coś, to okej, jego sprawa. Właściciele wyciągów po liczbie jeżdżących po trasach z tak zrobionymi skoczniami i liczbie wypadków sami zweryfikują, czy to ma sens, czy nie. Jeśli o mnie chodzi, to nie jestem zwolennikiem takich przeszkód w bike parkach. Przypomina mi to hopę na polanie na Stożku w Wiśle, na której w jeden dzień połamało

się kilka osób i rowerów. Chyba nie po to jeździmy na rowerach. Tak jak wtedy, tak i teraz uważam, że przeszkody mogą być trudne i bardzo trudne, ale mogą być przy tym w miarę bezpieczne. Skocznia w Wiśle taka nie była i ta ze zdjęcia wydaje się być podobna. Duże wybicie, długi lot i niskie płaskie lądowanie bez kawałka stolika. Przynajmniej wybicie tej skoczni wydaje się bardziej podkreślone. W Kasinie nie byłem kilka dobrych lat, na żywo nie widziałem, więc moja opinia tyczy się tylko tego zdjęcia.



Drugi temat dotyczy enduro i używanych formuł w zawodach. Czym według Ciebie jest enduro i czy enduro musi oznaczać ściganie?

To zależy, po co nam ta nazwa jest potrzebna? Jak idę jeździć na rowerze to nie mówię, że idę jeździć enduro itp. Po prostu idę jeździć. Jaram się najbardziej jazdą w dół i skokami, ale często jadę na miejscówkę gdzie nie ma wyciągu, bo po pierwsze podjeżdżając polepszam swoją kondycję, siłę mięśni itp., a po drugie zjazd doceniam dużo bardziej wiedząc, że na szczyt dostałem się dzięki sile własnych mięśni. Z drugiej strony jak ktoś mi mówi, że ma rower enduro lub ściga się na rowerze w enduro, to takie nazewnictwo na pewno ułatwia komunikację.

Patrząc z perspektywy czasu, jak oceniasz rozwój infrastruktury rowerowej w Polsce, a może nie rozwija się i nastąpił regres?

Trzy lata to i mało i dużo czasu. Jak jeszcze regularnie się ścigałem, to w ciągu trzech lat niewiele się działo jeśli chodzi o rozwój infrastruktury rowerowej. Jednak od roku 2014, kiedy po raz ostatni startowałem w Mistrzostwach Polski, zmiany na lepsze są ogromne. Nie byłem w wielu miejscach w tym roku, ale bielskie ścieżki, Srebrna Góra czy Zawoja zrobiły na mnie bardzo pozytywne wrażenie. Od dawna powtarzałem, że w bike parkach w Polsce proporcje tras są złe. Zazwyczaj była to jedna łatwa trasa i trasy DH lub same trasy DH. Trochę wody w Wiśle musiało upłynąć zanim ludzie zrozumieli, że na zawodnikach ścigających się w downhillu pieniędzy w bike parkach się nie zarobi. Pieniądze zarabia się na ludziach, którzy jeżdżą na rowerach rekreacyjnie i przyjeżdżają nie na 3 godziny zrobić trening, tylko na kilka dni z całą rodziną na wczasy.

Na koniec, czego życzysz sobie i innym rowerzystom?

Nowych miejscówek rowerowych i dużo wolnego czasu do jazdy.

Dziękuję za rozmowę!



MACIEJ
JODKO



Mateusz Baliński

przemyslenia po sezonie

Rozmawiała: Justyna John

Zdjęcia: Przemek Kita

Rozmawiamy po Twoim pierwszym starcie w Enduro World Series – jak wrażenia?

Mógłbym powiedzieć, że zderzyłem się ze światową rzeczywistością, ale spodziewałem się tego. Z początku liczyłem na lepszy rezultat, ale jak zobaczyłem wyniki po pierwszym odcinku, jak wysoki jest poziom i jak zacięta jest rywalizacja, to szybko mi przeszło. W tym roku podczas ostatniej rundy w Finale skrócono zawody do jednego dnia i 4 odcinków specjalnych, więc 3.5-minutowa strata do zwycięzcy pozwoliła zakwalifikować się 158 zawodnikom przede mną. W innych zawodach taka różnica pozwalała dostać się do pierwszej 20-30tki. Oczywiście tam zawodnicy ścigają się przez dwa dni na sześciu odcinkach, ale nawet to uwzględniając, może start w innej edycji zagwarantowały mi lepszy wynik? Teraz się trochę bronię, ale po powrocie odczułem wśród ludzi delikatną zawiść i zwątpienie.

Zawody Enduro World Series to zupełnie inne ściganie się niż te, które mamy w Polsce. Wymaga innych umiejętności oraz innego przygotowania. Ja w siebie nie zwątpiłem, ale wręcz odwrotnie – wróciłem zmotywowany jak nigdy wcześniej, choć faktycznie trochę stłumiony przez innych. Przez cztery lata, odkąd ścigam się w enduro, nie widziałem horyzontu, który pozwoliłyby mi rywalizować na najwyższym poziomie. Teraz go widzę co znacznie ułatwia sprawę. 158 zawodników i 210 sekund do pokonania. Jest on bliżej niż kiedykolwiek wcześniej i wiem w jaki sposób mogę nad tym pracować, aby się do niego zbliżyć. Na pewno będę próbował wspiąć się jak najwyżej, dopóki nie napotkam ściany, której nie będę mógł pokonać.



Po zawodach nadszedł koniec sezonu, a wraz z nim spadek formy psychicznej...

Jak co roku... Jesień chyba każdego potrafi przybić, a rowerzystę szczególnie. Pogoda się pogarsza i dni są coraz krótsze. Po pół roku życia na tripie, spotkań z fajnymi ludźmi i ścigania się w wyjątkowych miejscach – trzeba zatrzymać się w miejscu i pracować na kolejny sezon. Z roku na rok mam coraz większą motywację, wiedzę i wymagania wobec siebie. Z początku fajnie jest sobie chwilę odetchnąć, wrócić na siłownię i szosę, ale szybko przechodzi to w rutynę. Praktycznie dzień w dzień muszę znaleźć na to czas, energię, motywację i dodatkowo pogodzić to z pracą. Trzeba najpierw włożyć ogrom wysiłku i samozaparca, aby mogło to później zaowocować.

W tym roku spełniłem swoje największe rowerowe marzenie i pojechałem na zawody Megavalanche. Wróciłem z niezłym wynikiem (44 miejsce na ponad 1300 zawodników), ale zrobiłem to tylko dzięki ludziom, którzy w ciągu czterech dni zrzucili się na ten projekt. Szóstego dnia wsiadłem do auta i pojechałem. Wszystko zostanie w mojej pamięci na bardzo długo, ponieważ w ramach tego projektu mógł być ze mną fotograf Przemek Kita oraz filmowiec Jakub Kardahs. Chłopaki zrobili na miejscu kawał dobrej roboty!

Wszystko fajnie, ale co teraz? Po powrocie odczułem pustkę i brak równie ambitnego celu na najbliższy czas. Udało się go szybko odnaleźć startując w EWS. Maila od organizatorów dostałem trzy tygodnie przed wyścigiem, więc było to dla mnie spore zaskoczenie. Myślałem o tym długo wcześniej, ale cały czas wątpiłem, czy dam radę. Musiałem się w końcu tam pojawić, żeby uwierzyć, że jestem w stanie temu podołać. Od momentu powrotu od razu wziąłem się za treningi i nie odpuszczam, ale robię to trochę w ciemno. To wszystko kosztuje mnie coraz więcej wysiłku i potrzeba na to większych pieniędzy. Boję się zliczyć ile tak naprawdę potrzebowałem ich na ten sezon. To naprawdę konkretna suma, a zawdzięcza ją dzięki moim sponsorom, rodzinie, ludziom ze zbiórki oraz sobie. Wspólnie udało nam się tego dokonać, ale to nie znaczy, że było łatwo. Pieniądzy wiecznie brakuje, budżet się nie dopina i muszę cały czas liczyć na pomoc innych. Sam pracuję na etacie i oddaję w pasję praktycznie wszystko co zarobię. Teraz i tak jest lepiej, bo moi starsi znajomi nie mieli szans na choćby takie warunki, ale bywa to bardzo męczące. Tak naprawdę dalej mocno napięram naprzód, staram się, ale cały czas nie wiem czy w ogóle uda mi się skompletować budżet, aby ponownie stanąć na starcie takich zawodów. Coraz bardziej staje się dla mnie nurtujące pytanie – jak długo tak pociągnę?



Mateusz Baliński

To raczej nie spadek formy psychicznej, ale po prostu realia zawodnika, który i tak nie powinien narzekać. Każdy kto miał styczność ze sportem, zwłaszcza na wysokim poziomie, wie jak ważne jest skupienie się na samym celu i praca nad nim. Na ten moment problem z pozyskaniem na to wszystko pieniędzy pochłania najwięcej skupienia, zmartwienia i to dla mnie teraz być, albo nie być.



Zaczynałeś od dirtu w Lidzbarku Warmińskim, teraz startujesz w enduro, ale co się działo z Tobą pomiędzy?

Prawdopodobnie wydarzyła się najlepsza przygoda jaka mogła mnie w życiu do tej pory spotkać. Lidzbark Warmiński to małe miasteczko, które nie dawało wtedy zbyt dużych możliwości młodym ludziom. Rower szybko i niepodważalnie okazał się najlepszym sposobem na spędzanie wolnego czasu i zdobycia przyjaciół, którzy byli tym równie zajawieni. Ograniczyliśmy się do robienia sztuczek, bo po prostu nie było większych perspektyw na zjazdową jazdę. Na rywalizację też nie miałem nigdy większej ochoty, nigdy wcześniej jej nie zaznałem, a ja byłem średni, co najwyżej dobry, ale nigdy najlepszy. Ciężko było mi uwierzyć we własne możliwości.

Wszystko zmieniło się, gdy mój przyjaciel Maciej zabrał mnie na pierwsze zawody zjazdowe w Słupsku (tak tak, były wtedy takie zawody na północy Polski i to całkiem sporo). Całkiem dobrze mi poszło, wygrałem w swojej kategorii i dostałem tak ogromny puchar, że do tej pory nie udało mi się zdobyć większego. No i się zaczęło... Ścigałem się w okolicy, gdzie tylko coś się działo. Później ta sama osoba zabrała mnie w góry, tam też mi całkiem nieźle poszło i pochłonęło mnie to już całkowicie. Na zawody jeździłem pociągami, autobusa-

mi, czasami nawet po 16 godzin. Na ściganie się zarabiałem podczas wakacji, gdy byłem instruktorem kite surfing, ale wciąż w dużej mierze mogłem to robić dzięki rodzinie. Oczywiście wciąż jeździłem na rowerze dirtowym, ale po wygranej w generalce hardtail JoyRide, pojawił się pierwszy poważny sponsor – Kellys.

Ludzie, którzy wtedy tam pracowali, poprowadzili mnie i pozwolili mi się wykazać. Już w moich pierwszych zawodach enduro,

po raz pierwszy na rowerze z pełnym zawieszeniem, wygrałem w juniorach i byłem szósty w klasyfikacji ogólnej. Rok później zdobyłem tytuł Mistrza Polski w amatorach, a dwa lata później oficjalny tytuł vice-Mistrza Polski Enduro. Następnie spełniłem swoje marzenie o starcie w Megavalanche, niestety ze sporymi problemami, ale potem udało mi się to znacznie poprawić. A teraz moja historia prowadzi mnie w kierunku Pucharu Świata Enduro.



Podoba Ci się taka formuła ścigania?

Jeśli istniałaby oddzielna liga takich wyścigów, które byłyby w różnych miejscach powiązane ze sobą, to myślę, że poważnie zacząłbym się zastanawiać, czy to właśnie na nich skupić znaczną część swoich przygotowań. Podoba mi się fakt, że tak dużo można doświadczyć podczas jednego wyścigu i wyjazdu.

Wszystko ma swój początek w Alpe d'Huez w wyjątkowej miejscowości na poziomie 1600m n.p.m., znanej również z Tour de France. Dookoła wysokie góry, które każdego dnia robią wrażenie i budzą respekt,

a wśród uczestników zamiast typowej spiny, ogrom zajawy i buzacji. Można tam spotkać ludzi praktycznie z całego świata i w każdym wieku. To nie tylko młodzi i wysportowani zawodnicy, ale też ludzie, którzy być może wypracowali stabilność w życiu, by w końcu skupić się na realizowaniu swoich marzeń. Niektórzy walczą o wynik, a inni walczą dla siebie i z samym sobą.

W tym roku trafiłem do najlepszej grupy przez co jechałem z samymi wariatami. Już na starcie było wiadomo, że nikt tu nie zamierza odpuścić i z pierwszego zakrętu wyjdą pierwsi Ci, którzy najmniej dotkną hebli. Na początku trzeba wykazać się

mocną psychiką i oczywiście umiejętnością jazdy po śniegu. Jeśli nie jedziesz w czubie, przydadzą się te nabyte w 4X, bo na stromych zboczach Alp trzeba stale wymijać się z innymi. Po pokonaniu obszaru ze śniegiem, trasa przechodzi w wąskie, dzięki i skaliste ścieżki, a kończy się na bike parkowej trasie zjazdowej.

Nigdy wcześniej nie brałem udziału w równie emocjonującym wydarzeniu, które dostarczyło mi tyle wyjątkowych wspomnień i takiej dawki adrenaliny. Cały czas mam niedosyt i chciałbym wywalczyć jeszcze lepszy wynik, więc na pewno tam wrócę!



Myślisz już o następnym sezonie? Masz już plany, przygotowujesz się?

Oczywiście! Jak wcześniej już wspomniałem, gdy tylko wróciłem z Finale, to wziąłem się do pracy. Po sezonie powinienem trochę odpocząć, ale zanim dowiedziałem się, że jadę na EWS, to miałem trochę wolnego. Podczas treningów do Mistrzostw Polski zламаłem palec. Udziału w zawodach nie odpuściłem, ale po powrocie czułem tylko ulgę kończącego się sezonu. Z roku na rok mam większe wymagania wobec siebie oraz jestem lepiej skupiony na celu i pracy jaką muszę wykonać, żeby go osiągnąć. Od samego początku mojej kariery w enduro trenuje mnie Michał Putz, mój przyjaciel i kiedyś całkiem niezły zawodnik. Ma on do tego odpowiednie predyspozycje i nie za bardzo wyobrażam sobie sezon bez jego pomocy. Wiele mu zawdzięczam! W okresie zimowym korzystamy głównie z siłowni, szosy i trenera, a oprócz tego staram się dbać o moją 100% sprawność i dietę. W tym pomaga mi Centrum Indywidualnej Terapii i AMB Fitness. Tylko to wciąż nie wygląda tak jakbym tego chciał...



Mateusz
Baliński

Mateusz Baliński

Jeśli ktoś mnie zapyta jaki jest najlepszy trening pod tego typu zawody, to odpowiem mu, że po prostu jazda na rowerze. Niestety do tego przydałyby się odpowiednie warunki, których wciąż nie mam. Póki mieszkałem w Gdańsku miałem jeszcze jakąś namiastkę gór i lasów, ale w Warszawie nie mam praktycznie gdzie trenować. Oczywiście mam np. Kazurkę, ale to zdecydowanie za mało, żeby na takim podwórku myśleć o jakichkolwiek podbojach w EWS czy Megavalanche.

Nie chcę narzekać, bo sam taką drogę wybrałem i mam swoje powody, dla których jeszcze nie mieszkam w górach. Jednak coraz częściej jestem wrzucany do jednego worka z innymi zawodnikami, którzy mają je na wyciągnięcie ręki. Nie liczę na litość, nikt z nas nie ma łatwo, ale fajnie, gdy ktoś czasem weźmie to pod uwagę i doceni moje starania. Bardziej niż miejsca na podium cieszą mnie momenty, gdy mogę udowodnić ludziom, że mimo braku odpowiednich warunków i bez patrzenia na innych, można na swój sposób spełniać marzenia. Liczy się tylko ilość włożonej w to pasji, wysiłku i serca.



Na koniec, dlaczego wybrałeś akurat markę Whyte?

Decyzja została podjęta już w ubiegłym sezonie. Nagle na koniec roku posypała się współpraca z kluczowymi sponsorami i zostałem z niczym. Był to stresujący dla mnie czas, bo nie wiedziałem czy uda mi się odbudować zapewnione mi wcześniej warunki. Gdy zacząłem działać, szybko okazało się, że mam dość spore poparcie i wielu ludzi zaoferowało mi swoją pomoc. Do tej pory jestem im wszystkim bardzo wdzięczny, ale ostatecznie i definitywnie wybrałem markę Whyte.

Wielu ludzi dalej uznaje tę markę za nowość, która od razu próbuje podbić świat. A tak się składa, że jesteśmy w tym samym wieku! W 1994 roku powstała grupa projektowa i rozpoczęto prace nad systemem pełnego zawieszenia dla rowerów MTB. Na czele stanął Jon Whyte, człowiek, który był inżynierem i zdobywał doświadczenie w zespole Benetton Formuły 1, w którym to z kolei swoje pierwsze kroki stawiał sam Michael Schumacher! Rowery Whyt były wielokrotnie nagradzane i zyskiwały najwyższe noty wśród brytyjskich magazynów rowerowych. Były cenione przede wszystkim za systemy zawieszzeń, geometrię i design.

Są to produkty, pod którymi w pełni i z czystym sumieniem mogę podpisać się swoim nazwiskiem. Wkładam w to masę energii i serca, dlatego tak zależy mi, aby reprezentować produkty, które w pełni spełniają moje wymagania i szczerze mogę je komuś polecić. Rower, który już dostałem na rok 2019 to model G-170 C Works. Jest to bez wahania najlepszy sprzęt na jakim w życiu miałem okazję jeździć i w katalogowej wersji pozwala mi się ścigać na najwyższym poziomie.

Dziękuję za rozmowę!



redakcja | redaktor naczelny: **Zbigniew Nowicki** zastępca redaktora naczelnego: **Tomasz Profic** redaktorki: **Justyna John, Ania Makuszevska** | projekt i skład: **Tomasz Profic, Ania Makuszevska** | korekta: **Tomasz Profic, Justyna John** | **podziękowania:** 2Trail, Anthony Pease, Artur Miśkiewicz, Bartek Woliński, Bike Park Wales, Ewa Kania, Filip Janiszewski, Jacek Kaczmarczyk, Jakub Wosik, Jan Olszyński, Kasia Caputa, Klaudiusz Duda, Maksym Rudnik, Marcin Matuszny, Mariusz Gaweł, Mariusz Krzemiński, Mateusz Szachowski, Michał Gałczyński, Piotr Marek Jr, Przemek Kita, Przemek Kopeć, Przemysław Szczygieł, Red Bull, Wojtek Zdebski, Zbigniew Rabenda | **zdjęcie na okładce:** Tomasz Profic | **zdjęcia na wstępie i spisie treści:** Mateusz Szachowski | **zdjęcie na końcu:** Jakub Wosik | **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.