

# 43RIDE

magazyn rowerowy

**(8) wrzesień 2009**

NR. ISSN: 1899-766X



Dostępny bezpłatnie na stronie [www.43RIDE.com](http://www.43RIDE.com)

Zdjęcie: *Ewa Kania*  
Rider: *Adam Budzynowski*

Koniec września to dla wielu znak, że sezon się już zakończył. Liście spadają z drzew, temperatura spadła, a dzień stał się krótszy. Jeśli dodamy do tego co raz częstsze deszcze, to dojdziemy do wniosku, że jesień tuż tuż. W tym momencie warto powspominać o tym jaki był ten najlepszy dla nas czas, czyli wakacje. Wielu z Was pojechało na urlop we wspaniałe miejsca, a Ci którzy woleli się pościgać na zawodach pojechali walczyć o podium.

We wrześniowym numerze 43RIDE będziecie mogli przeczytać o tym jak wygląda mekka rowerowych grawitacji, czyli Whistler w Kanadzie, czy Droga Śmierci w odległej Boliwii. Pogadamy z ciekawymi ludźmi jak Stacy Kohut, Cedric Gracia czy "young gun" Marcin Tarkowski. Naszej uwadze nie umknęły także takie wydarzenia jak Crankworx, Mistrzostwa Polski w downhillu i dircie, oraz inne liczne imprezy, które miały miejsce w naszym kraju w minionych trzech miesiącach. Także nasi szpiedzy nie próżnowali i wyciągnęli tajne informacje o takich produktach jak Giant Glory 2010, Dartmoor Freaky oraz o kilku innych konstrukcjach rodem z naszego kraju. A to wszystko oprawione w najlepsze zdjęcia jakie udało nam się zrobić.

Jesteśmy razem już 2 lata, nasz magazyn wciąż się rozwija, a to wszystko dzięki Wam drodzy czytelnicy. Dziękujemy i zapraszamy do przeczytania 8-go numeru 43RIDE!

Tomasz Profic - 43RIDE

**Zdjęcie na okładce:**

Zdjęcie: *Jacek „Stonik” Kaczmarczyk*  
Rider: *Marek „Denus” Godyń*



## Zawartość 43RIDE

- 002 - Wstęp
- 003 - Zawartość 43RIDE
- 004 - Fotoklatka

### Nowości

- 008 - Giant Glory 2010
- 011 - Dartmoor Freaky
- 013 - Chopper za 30 zł
- 017 - Terrain Gravity Bike
- 022 - Foride z piekła rodem

### Ludzie, wywiady

- 025 - Stacy Kohut
- 031 - Cedric Gracia

### Young Guns

- 036 - Marcin Tarkowski

### Relacje

- 041 - Zwiedzamy Kanadę: Whistler
- 053 - Crankworx 2009
- 074 - Zakrzówek Jump Jam
- 078 - EMTB Enduro Trophy: Brenna
- 083 - Kawula's Backyard Jam
- 087 - Skafunder Night Jam
- 091 - Dirt-Slop Odolanów
- 095 - MTBMX Milanówek
- 101 - Droga Śmierci
- Downhill babskim okiem..
- 105 - DH Wisła, Stożek
- 110 - Wierchomla DH
- 114 - Mistrzostwa Polski Ustroń

### Miejscówki

- 120 - Teleporter
- 126 - Kalina

### 43RIDE testuje

- 128 - Zjazdowy test Endura
- 129 - Spodnie Singletrack 3/4
- 130 - Rękawiczki Singletrack
- 131 - Koszulka Burner
- 132 - Kurtka MT-500

### Zakup kontrolowany

- 134 - Dakine Cross X
- 136 - Koniec

fotoklatka



zdjęcie: **Michał Chodkowski**  
rider: **Brett Hornfelt**  
Whistler, Kanada

**foloklatka**



zdjęcie: *Szymon Kachnic*  
rider: *Artur „Toca” Tokarski*  
Kalwaria Zebrzydowska

**fotoklatka**



zdjęcia: **Oskar Wilk**  
rider: **Mateusz Organiściak**  
Rzeszów

**fotoklatka**



zdjęcie: **Tomasz Rakoczy**  
rider: **Krzysiek Kawula**  
gdzieś w Polsce ;)

# Giant Glory 2010

Tekst: Tomasz Profic

Zdjęcia: Tomasz Profic, Michał Chodkowski



Giant Glory to rama znana każdemu fanowi zjazdówek. Konstrukcja wprowadzona na rynek w 2006 roku znana była ze swojego oryginalnego wyglądu, w końcu kto nie skojarzyłby ramy z wystającym damperem poniżej dolnej rury? Jeśli doliczymy do tego idiotoodporność, wysoką wagę, a zarazem bardzo dobre właściwości jezdne, to otrzymujemy całkiem konkretny rower zjazdowy. Jednak model Glory 2010, to już zupełnie inna bajka. W końcu po kilku latach produkcji, konstrukcja popularnej glorki doczekała się kompletnej przebudowy. Czy wyszło to jej na dobre? Przekonajmy się...



Podczas festiwalu Crankworx w Whistler mieliśmy możliwość przyjrzenia się nowej konstrukcji Gianta w każdym najdrobniejszym detalu. Rowery zaprezentowane na Crankworx nie są jeszcze w 100% końcowymi wersjami, ale takimi ukończonymi w 99%, więc jeśli coś się jeszcze zmieni, to będą to zmiany bardzo drobne. Mogliśmy zaznajomić się z dwoma wersjami: Glory 00 i 01. Zero-jeden, to w praktyce model uboższy, zbudowany na amortyzatorze RS Boxxer Team, damperze Fox DHX RC4, hamulcach Avid Elixir czy komponentach firmy Race Face. W droższym 00, znajdziemy amortyzator Fox 40 RC2 oraz kompletny osprzęt grupy Shimano Saint, to tak w skrócie...

Glory 2010 na pierwszy rzut oka różni się wszystkim od poprzedniczki. Najbardziej rzucającą się zmianą jest usunięcie dampera przechodzącego przez dolną rurę i przymocowanie go w bardziej tradycyjny sposób. Kolejną bardzo rzucającą się w oczy zmianą jest wygięcie górnej rury w taki sposób, aby obniżyć przekrok ramy. Znajdziemy tutaj także główkę w nowym standardzie "tapered", co oznacza 1.5" na dole i 1 1/8" na górze. Niestety znajdziemy też kilka wad. Najbardziej widoczną jest puszczenie kabli pod dolną rurą, co w praktyce może oznaczać, że jeden porządny kamyczek jest w stanie pozbawić nas tylnego hamulca i przerzutki. Otwarte profile w tylnym zawieszeniu? Hm... chyba ktoś zapomniał czegoś pospawać. Z kolei dobrym posunięciem jest zamontowanie tzw. „Y-Bone”. Element ten usztywnia wahacz, jest lżejszy niż poprzednie rozwiązanie (dwie rurki po bokach wahacza), a przy okazji świetnie sprawdza się jako błotnik (sprawdziliśmy!). To tyle jeżeli chodzi o kosmetykę, a co zmieniono w kwestiach technicznych?

Geometria w nowej glorii nie zmieniła się prawie wcale. Jak już wspomniałem, obniżono przekrok ramy, który w każdym rozmiarze zmniejszył się o kilka dobrych cali. Rozmiar M, troszkę urósł w porównaniu do poprzednika i w końcu jest pełnoprawnym rozmiarem medium. Kąt główki pozostał ten sam - 65.5st (jedynie XS ma 65st), ale zmieniły się kąty rury podsiodłowej. W poprzednich modelach kąt ten wynosił 69st, a w roczniku 2010 jest on zmienny w zależności od rozmiaru ramy (od 66.1st w XS do 59st w L). Modyfikacji uległ też skok ramy, który wynosi obecnie 8" (~200mm). W poprzednich wcieleniach mieliśmy do wyboru model DH z większym skokiem lub FR z 8", teraz tego wyboru już nie mamy. Najważniejszą jednak rzeczą jest poważne odchudzenie ramy. Waga ramy ze standardowym damperem wynosi obecnie ~4100g, co oznacza, że rama schudła o około 1500g.



*Zdjęcie u góry: „Y-Bone” oraz otwarte profile zawieszenia.  
Zdjęcie po prawej: dość niefortunne poprowadzenie przewodów.*





Jak nowa Glory jeździ? Niestety nie było mi dane pojeździć na tyle długo, abym mógł porządnie ocenić jak ten rower naprawdę się zachowuje. Również pogoda spłatała mi małego figla i po całym poprzednim dniu ulewy, na trasach było bardzo ślisko, więc automatycznie szybka jazda po korzeniach i kamieniach w moim wykonaniu była niemożliwa. Jednak z tego co pojeździłem stwierdzam, że warto poczekać na nowy model. Zawieszenie pracuje bardzo dobrze, wybiera naprawdę wszystkie nierówności, a do tego sprawia, że rower jest bardzo skoczny. Przede wszystkim czuć, że rama została konkretnie odchudzona, nie doświadczymy tej toporności w zakrętach czy na hopach. Ogólnie rower zrobił na mnie dobre wrażenie i myślę, że jest wart tych pieniędzy, które Giant sobie za niego zażyczy.

# Dartmoor Freaky

Tekst: **Tomasz Profic**  
Zdjęcia: **Jan „Elvis” Kiliński**

*Elvis: "Już dawno temu myślałem o fullu, który będzie tak mały i zwrotny, żeby mógł w dużym stopniu zastąpić sztywny rower. Geometria zapożyczona ze zwrotnych małych ram typu dirt/street, do tego naprawdę sztywne, progresywne zawieszenie, oś obrotu na suporcie i mamy zupełnie nowy rodzaj roweru."*

Wraz z rozwojem nowych dyscyplin pojawiają się nowe wyspecjalizowane maszyny. W momencie, gdy zaczął rozwijać się slopestyle, ludzie zaczęli interesować się rowerami typu full suspension o małym skoku, które wręcz idealnie nadają się do tej dyscypliny. Błędem jest jednak myślenie, że taki rower sprawdzi się tylko i wyłącznie na torach slopestyle'owych. Full o małym skoku (przeważnie w granicach 100mm) bardzo dobrze sprawdza się w miastach, gdzie niektórzy chcą pojeździć nie tylko na dirtach, ale także na mniej utwardzonych ścieżkach czy nawet od czasu do czasu wyskoczyć poniszczyć miejskie murki i ławki.

staje się znacznie wygodniejsze niż skakanie na sztywniaku. Od tylnego zawieszenia nie możemy oczekiwać bajecznej pracy (spotykanej w zjazdówkach), bo nie po to tu ono jest. Takie zawieszenie ma pracować wtedy kiedy musi, idealizować podłoże i przeszkody, w większości przypadków wybaczyć nam nasze błędy, a przy okazji podnieść komfort spadania z dużych wysokości. Sam jeżdżę na takim rowerze i nie widzę specjalnej różnicy w pokonywaniu przeszkód na fullu czy hardtailu. Uważam, że taki rower idealnie sprawdzi się nie tylko na torze slopestyle'owym, ale także na dirtach czy torze 4X.

W momencie, gdy przeszkody, po których jeździmy stale rosną, dochodzimy do pewnego punktu, w którym posiadanie fulla





Elvis: "Freaky to rower, na którym można zarówno polatać na dirtach, pośmigać na torze 4X, a nawet bez siary wyjść wieczorem z ziómkami na street czy park. Błędem jest myślenie, że to rama tylko pod duże slopestyle'owe tory. Każdy kto ceni sobie komfort jazdy na fullu może złożyć sobie teraz rower, który pozwoli mu zastąpić sztywniaka, a przy okazji zyska na uniwersalności roweru."



Więcej zdjęć na [dartmoor.pl](http://dartmoor.pl)

Dartmoor wypuszczając ramę Freaky postanowił wyjść naprzeciw ludziom, którzy takiej ramy szukają. Aktualnie w Polsce rynek małych fulli ogranicza się do kilku modeli, a dzięki Dartmoorowi ten wybór troszkę się powiększy. Konstrukcja ramy jest prosta i przemyślana tak, aby była sztywna i mocna. Zawieszenie to klasyczny jednozawias, a dla fanów single-speed'a mamy oś obrotu na suporcie dzięki czemu nie będziemy mieli problemu z ustawieniem tego typu napędu. Tylne widełki mają długość 400mm, kąt główki to 70st (przy widelcu 100mm), a wysokość ramy to 12". Wszystko to sprawia, że rama jest mała i zwrotna, wręcz przypomina hardtaila, a przy tym wszystkim do dyspozycji mamy 100mm skoku tylnego zawieszenia. Póki co Freaky wciąż jest prototypem, ale wiemy, że oś suportu zostanie

obniżona do wysokości osi kół, co znacznie powinno poprawić właściwości jezdne.

Jak jeździ się na Freaky? Jak na każdym małym fullu, przyjemnie :) Zawieszenie jest progresywne, rower jest bardzo zwrotny, a razem jest bardzo stabilny w locie. Testowa maszyna, na której miałem okazję poskakać była zbudowana na komponentach Dartmoora i muszę przyznać, że wagowo rower wyszedł bardzo dobrze. Jazda na nim była bardzo przyjemna i z pewnością będzie to ciekawa propozycja na naszym rynku. Oczywiście rama wciąż posiada kilka drobnych niedociągnięć, jednak wciąż jest to prototyp i z pewnością wszelkie błędy zostaną usunięte. Tym bardziej, że jest ona w ciągłych testach team rider'ów Dartmoora.



Do zdjęć pozowała Basia Walczak. Dziękuję!



Tekst i zdjęcia: Janek „Johny” Sobierajski

## Chopper za 30 pln i dwa ciechany

Nazywam się Janek „Johny” Sobierajski i wpadłem na pomysł zbudowania roweru w stylu chopper za naprawdę małe pieniądze. Pytanie brzmiało: ile muszę wydać na taki projekt? Wstępnie budżet ustaliłem na 50 zł, w którym zawierał się również koszt tarcz do diaksa, elektrod do spawarki i lakieru do pomalowania ramy. Do pomocy przy tym dziwnym projekcie stawiał się mój przyjaciel – Kamil „Polki” Polkowski, bez którego nie byłbym w stanie nawet myśleć o pozytywnym ukończeniu tego pojazdu. I tak to wszystko się zaczęło.



Jest 10 lipca – piątkowe, słoneczne popołudnie. Z garażu mojego przyjaciela Polkiego wydobywa się dźwięk cięcia i szlifowania metalowych rur. Pobliscy sąsiedzi zastanawiają się co dobrego przyniesie ten hałas, który dokucza im już od 5 dni... No właśnie... Co?

Na samym początku zabraliśmy się do cięcia rowerów, które leżały odłogiem w mojej piwnicy. W głowie miałem już zarys tego co ma powstać. Chciałem, żeby górna rura ramy była lekko gięta. Wygrzebaliśmy dwa „makrokesze”, które miały co prawda gięte rury, ale były dwa razy za krótkie. Po odpowiednim przycięciu okazało się, że razem zespawane mają odpowiednią długość, co bardzo mnie ucieszyło. Ostatecznie na ramę mojego choppera poszły trzy zwykłe ramy. Cóż poradzić, cel uświęca środki. Niezłym cudem był fakt, że po pospawaniu całej ramy w rękach, była ona względnie prosta, co nas bardzo pozytywnie zaskoczyło. Mówię „względnie”, bo czy faktycznie jest prosta okaże się dopiero po założeniu kół i widelca. Największym cyrkiem, jaki nas napotkał, było spawanie główki do ramy, ni cholery nie wiedzieliśmy pod jakim kątem ją zamocować – więc zrobiliśmy to jak wszystko poprzednio – na oko.

Drugiego dnia rama była już gotowa. Niestety była pokryta lakierami i naklejkami „Italbike”, „Magic travel” i innymi tego typu nazwami z supermarketów. Postanowiłem je zerwać używając nakładki na wiertarkę w postaci drucianej szczotki. Powoli schodziło. Zbyt powoli. Wtedy Polki stwierdził, że posiada preparat Schanzol, który zdejmie ten lakier w szybszy i łatwiejszy sposób. Kiedy pokryta tym preparatem rama powoli się złuszczała, mój przyjaciel dla żartu zatrzęsł puszką tego silnie żrącego środka. Warto nadmienić, że zapomniałem jej zakręcić, a nakrętka leżała sobie swobodnie na opakowaniu.



Parę sekund później Polki stał w kuchni z głową pod kranem, bo kilka kropeł wpadło mu wprost do oka. Na szczęście nic mu się nie stało i mogliśmy dalej kontynuować nasz projekt. Lakier rzeczywiście zszedł łatwo i szybko, tak że pod koniec dnia mogliśmy zacząć zastanawiać się nad widelcem.



Trzeci dzień upłynął nad kompletowaniem niezbędnych części. Za gościliśmy w tej sprawie u moich dobrych znajomych ze sklepu rowerowego Pietrzak i w sklepie pana Kazia, gdzie wśród wyrzucanego złomu znaleźliśmy wszystko co nam było potrzebne. No prawie wszystko. Brakowało nam widelca. W moim wymyślnym projekcie, chopper miał mieć dwupółkę. I tu był problem. Jak to zrobić? Szybko otrzeźwiliśmy słysząc ile byśmy wydali na takie dwie półki. Wpadliśmy na inny pomysł. Każdy z was widział w supermarkecie rower z amortyzatorem "dwo-półkowym". Szybko udaliśmy się na pobliskie skupy złomu, jednak nic podobnego tam nie znaleźliśmy. Załamani, wracając do domu, zahaczyliśmy o miejscowy skate park. Okazało się, że był to strzał w dziesiątkę. Mój kumpel Owca miał do oddania właśnie taki rower. Odsprzedał mi go za tytułowe dwa piwa marki Ciechan. Był to pierwszy wydatek w naszym projekcie.

Czwartek okazał się dniem nie lada wydatków. Kupiłem elektrody i tarczę do diaksa. Lżejszy o 11 zł wróciłem do garażu gdzie Polki rozkręcił już zakupiony dzień wcześniej rower. Mamy amortyzator! Niestety za krótki... w domu znalazłem dwie chromowane rury, jednocalówki. Pasowały idealnie. Podmieniliśmy golenie w amortyzatorze i mogliśmy przymierzyć go do ramy. Hm... wygląda całkiem nieźle! Założyliśmy resztę komponentów i udaliśmy się na pierwszą próbną jazdę. Niestety luz na ślizgaczach w amortyzatorze powodował samoistne skręcanie się przedniej osi o kilka stopni w obydwie strony. Trzeba było zaspawać amortyzator. Efekt? Żadnych luzów. Po prostu idealnie. Jednak nie z tego byliśmy najbardziej dumni. Okazało się, że jakimś niebiańskim cudem rower jest bardzo prosty i zostawia tylko jeden ślad. Szczęśliwi udaliśmy się na miejscowy kebab, aby uczcić sukces.

Piątego dnia, oprócz przycięcia sztycy i utworzenia pajęczynki w kącie główki ramy, nie było więcej hałaśliwej roboty. To dobrze, bo przez pierwsze dwa dni zapominaliśmy zakładać słuchawek dźwiękoszczelnych. Efekt był taki, że w nocy słyszeliśmy szum fal albo dźwięczenie w uszach. Nie polecam takiego doświadczenia. Używając szpachli samochodowej, wyrównaliśmy i wygładziliśmy spawy. Czas na zakup podkładu pod farbę. Przeraziła nas cena. 26 zł za puszkę to sporo jak na nasz budżet. Do dziś zachodzę w głowę jak to się stało, że w tym sklepie napotkaliśmy znajomego Adama, który jest lakiernikiem. Oddał nam za darmo resztki swojego podkładu, który leżał u niego w domu. Kolejny raz, wielce ucieszeni, wróciliśmy do garażu by kontynuować dzieło. Polki rozpoczął malowanie podkładem, a ja natomiast zakupiłem spray, który wyniósł mnie 19 zł.



Sobota była dniem finalnym mojego projektu. Do pomalowanej ramy zakładaliśmy kolejno: amortyzator dwu-półkowy, chromowany mostek i kierownicę z gripami. Manetkę do zmiany biegów marki Shimano Acera, przerzutkę Shimano LX, przednie koło 26 cali i tylnie 24 cale. Łańcuch sklecony z dwóch mniejszych oraz aluminiowe korby z platformowymi pedałami Wellgo. W swojej dirtówce mam single speeda i przez półtora roku jeździłem brakeless.

Chopper miał być rowerem wygodnym, dlatego założyłem przerzutki i hamulec V-break firmy Tektro. Około godziny 15 stał przede mną mój własnoręcznie zrobiony chopper. Wyniósł mnie dokładnie 29,98 zł i dwa piwa Ciechan. To znacznie mniej niż zakładany wcześniej budżet. Byłem z siebie dumny.

Wraz z dokręceniem ostatniej śrubki wpadł mi do głowy pomysł uwiecznienia mojego pojazdu. Do sesji zdjęciowej poprosiłem moją dobrą koleżankę Basię Walczak, która wyraziła chęć pozowania do fotek. Umówiliśmy się na wtorkowe późne popołudnie, a do zrobienia zdjęć użyłem Nikona D70 oraz dwóch lamp. Basia świetnie wczuła się w rolę modelki, za co z tego miejsca serdecznie jej dziękuję. Po półtoragodzinnej sesji mieliśmy w sumie 150 zdjęć, które dokumentowały moje 6 dni roboty – czasu świetnej zabawy i miłej pracy, dzięki której spotkałem się z taką życzliwością ludzi.

Historia, którą mogłem opowiedzieć dzięki 43RIDE, może być świetnym przykładem na to, że ciekawy rower, który budzi zainteresowanie na ulicach, wcale nie musi kosztować ogromnych pieniędzy. Wystarczy chwila wolnego czasu i kilka zł w kieszeni. I mimo, że mój chopper nie jest ideałem, a do perfekcji mu bardzo daleko, jest czymś co zrobiłem własnymi rękami z towarzyszącą mi na każdym kroku życzliwością. I tak zakończyła się historia roweru za 30 zł i dwa piwa, który dziś toczy swoje koła po ulicach mojego miasta...

Chciałem podziękować sklepom rowerowym Pietrzak S. C., Salon Rowerowy K. Ścisłowski, mojemu czarnemu bratu Polkiemu oraz czarnej siostrze Basi. Bez was ten projekt byłby niemożliwy do zrealizowania. Wielkie dzięki!





# Terrain Gravity Bike

Tekst i zdjęcia:  
Szymon Dzedzic



Na zdjęciach widoczna jest pierwsza prototypowa i ekonomiczna rama Free Mind "The Roots" do Terrain Gravity Bike'a. Rama nie posiada elementów CNC i jest wykonana ręcznie z aluminium 7005. Elementy ramy nie posiadają finezyjnych kształtów jak ma to miejsce przy obróbce CNC i co za tym idzie, w obecnym stanie nie wygląda zbyt atrakcyjnie. Do całości użyłem kilku tańszych części, ponieważ na chwilę obecną chodziło mi głównie o sprawdzenie koncepcji w terenie. Koła o rozmiarze 24" zamontowałem jedynie w celu uzyskania trochę innego wyglądu. W przyszłości będą koła 26" calowe, a tylne koło będzie montowane z przednią piastą na oś 20mm.



Inspiracją do zaprojektowania Terrain Gravity Bike'a był tzw. Gravity Bike (brak łańcucha, 20" koła, hamulce tarczowe, ramy od BMX'ów lub specjalnie zaprojektowane, owiewki aerodynamiczne), na których można ścigać się przy sporych prędkościach po górskich drogach asfaltowych, oraz fakt, że TGB napędzany jest najpotężniejszą i najczystsza energią we wszechświecie!



Można powiedzieć, że Terrain Gravity Bike (Mountain Gravity Bike) jest połączeniem rowerów zjazdowych (części, geometria i kinematyka zawieszenia) z motorami cross'owymi (symetryczna pozycja nóg i ciała). Mogę szczerze napisać, że jazda z taką pozycją jest niesamowita. Oczywiście trzeba się do tego przyzwyczaić (jazda na rowerze przez niemal całe życie robi swoje;) jednak nauka nie trwa długo. Podnóżkami są tradycyjne pedały platformowe lub SPD, które obracają się wokół własnej osi. Dzięki temu stopy ustawiają się pod optymalnym kątem do nachylenia stoku. Mufa zaciskowa, w którą wkręca się pedały, znajduje się w miejscu, gdzie normalnie powinna być mufa suportu, a stopy są ułożone w takiej samej szerokości jak ma to miejsce w tradycyjnym rowerze.

Łącząc stary pomysł z nowymi technologiami i szerokim dostępem do części od rowerów zjazdowych, które idealnie pasują powstał pojazd, który dobrze spisuje się na:

- bardzo stromych i szybkich trasach DH i „dzikich” ścieżkach
- tzw. ściankach i stromych miejscach, których w górach nie brakuje
- podczas helibiking'u w wysokich górach
- nartostradach
- stokach wulkanów
- drop'ach i gap'ach, które posiadają szybszy start
- podczas wykonywania trików a'la freestyle motocross i rowerowy dirt (rampy startowe i strome stoki do nabrania prędkości)
- big air'ach
- stokach podczas pobijania rekordów prędkości!

Również jest to swego rodzaju powrót do korzeni i protoplasty roweru, czyli tzw. celeryfera (starych drewnianych pojazdów odpychanych nogami i napędzanych energią grawitacji) oraz do początków kolarstwa górskiego, które często polegało na zjeżdżaniu.



#### **ZALETY:**

- symetryczna pozycja nóg i ciała ułatwia jazdę przy dużych prędkościach i wykonywaniu trików
- optymalne i równomierne rozłożenie masy zjazdowca względem zjazdówki
- wyeliminowano napęd łańcuchowy, który często ulega awarii i również przyczynia się do groźnych wypadków, a w danej sytuacji jest zbędny
- „napęd grawitacyjny” nie wpływa niekorzystnie na pracę zawieszenia
- praca zawieszenia nie wpływa niekorzystnie na „napęd grawitacyjny”
- dużo niższa masa całego urządzenia
- cicha praca całości podczas jazdy
- mniejszy koszt użytkowania i czas potrzebny na naprawy
- niższe koszty złożenia TGB w porównaniu z rowerem zjazdowym
- ułatwione projektowanie (nie uwzględnia się łańcucha, rozstawu korb, zębatek itp.)
- identyczne procesy technologiczne i produkcyjne jak w przypadku rowerów
- w przyszłości montowane tylne koło z przednią piastą na 20mm oś
- takie same części jak w rowerach zjazdowych
- piękno, niezawodność i funkcjonalność w prostocie



#### **WADY:**

- na TGB nie da się jeździć po płaskim ani podejźdzać (jednak warto pamiętać, że z założenia nie został do tego zaprojektowany)
- TGB słabo spisuje się na bardzo wolnych trasach oraz tzw. north shore'ach.
- wolniejsza jazda w głębokim błocie i piachu
- nie ma możliwości „dokręcić” na płaskich odcinkach

Biorąc pod uwagę wiele zalet i mało wad TGB na odpowiednich trasach i miejscach do jazdy (pewnie sprzęt będzie miał wpływ na trasy, a trasy na sprzęt), ma szansę rozwinąć się równie dobrze jak inne starsze i nowo powstałe sporty ekstremalne, które wykorzystują energię grawitacji. Oczywiście czas pokaże...

Czyżby odświeżając stary pomysł narodził się nowy sport ekstremalny?!

#### **CHAINLESS – BACK TO THE ROOTS...**



# FORIDE - sztywniak z piekła rodem

Tekst & test: **Krzysztof Kawula**

Zdjęcia: **Tomasz Rakoczy** - [tommysuperstar.com](http://tommysuperstar.com)

Grupa Foride podjęła się dość nietypowego przedsięwzięcia. Do tej pory jej działalność skupiała się wokół ram przeznaczonych do zjazdu. Ich „konikiem” jest projektowanie zawieszek do ram typu full-suspension.





### **Słowo wstępu z ekipy FORIDE:**

Głównym sprawcą całego zamieszania jest Krzysiu Kawula zaprzyjaźniony z naszą ekipą praktycznie od samego początku. Pewnego pięknego letniego dnia, wpadliśmy na pomysł, aby wykorzystać umiejętności Krzysztofa i wspólnie zaprojektować coś zupełnie nowego. Początkowo miał być to mały full do szeroko pojętego slopestyle'u, jednakże naszemu zawodnikowi jak zwykle palił się grunt pod nogami, więc musieliśmy przygotować coś naprawdę prędko. Cały projekt odbiegał od naszych dotychczasowych doświadczeń i może dlatego tak odważnie pozwoliliśmy

sobie na zabawę z geometrią ramy. Pierwszy prototyp powstał dosłownie w szale twórczym, z materiałów, które leżały pod ręką – przede wszystkim, aby sprawdzić geometrię. Nie dawaliśmy mu szans na przetrwanie 1 miesiąca z uwagi na zastosowany materiał i brak obróbki cieplnej. Rama przetrwała cały sezon, wymęczona przez Kawulę pod każdym możliwym względem dając nam mnóstwo cennych wskazówek, które doprowadziły do powstania ostatecznej wersji ramy.

Hardtail od Foride'u to konstrukcja stworzona od przysłowiowego zera. Tworząc go mieliśmy na celu

uzyskać ramę, która będzie stabilna i zwrotna, a także (tu dobra wiadomość dla dirtowców) komfortowa podczas wykonywania tricków. Pracowaliśmy nad nią dwa lata i testowaliśmy ją w różnych warunkach. Od symulacji komputerowych, aż po samą jazdę, która jest chyba najlepszym testem dla sprzętu. Była testowana na dirtach i trasach do ścigania. Poniżej przedstawimy wam jak się spisuje nasz sztywniak. Rama po testach jest nienaruszona i jak przyznaje nasz tester jest to jedna z lepszych zabawek jakie kiedykolwiek posiadał.

## **TEST właściwy Kawuli:**

### *Rama do racingu???*

Jak najbardziej!! 4x na tej ramie to przyjemność. Foride z nisko usytuowanym supportem jest wyjątkowo stabilny. Haki tylnego koła uzbrojone zostały w oś 12 mm, a ich rozstaw to 150mm. Generalnie po co aż tak szeroko w sztywniaku?! To dokładnie 0,75 cm więcej z każdej strony, które w zupełności nie przeszkadzają podczas jazdy, a sztywność ramy jest o wiele większa. Szerokość Suportu to 83 mm. Taka szerokość poprawia linię łańcucha względem tylnego koła, a także sprawia, że pewnie i bezpiecznie czujemy się stojąc na naszym rowerze. Kąt główki nie jest zbyt pionowy, żeby rower nie był zbyt nerwowy, ale został tak dobrany, aby umożliwił bardzo szybkie i pewne manewrowanie rowerem na wybiściach, muldach i zakrętach.

### *Rama do DirtJumpingu???*

Owszem!! Geometria Foridu świetnie sprawdza się na dircie. Rower jest bardzo „skoczny” i świetnie zachowuje się na wybiściach. Cała konstrukcja jest bardzo niska, dlatego triki takie jak Can Can to łatwizna. Cały rowerek jest krótki, ale robiąc x-upy lub barspiny nie ma problemu z ocieraniem przedniej opony o naszego buta jak w niektórych przypadkach. 360-tki to cud, miód i orzeszki! Rower przez to, że jest niski i w naszym przypadku ma bardzo nisko kierownicę jest podatny na rotacje. Rotacje na tej ramie są spokojne i zawsze można coś skorygować. Ten rower tylko czeka na inne triki jak tailwhipy, tabletopy itd. Wszystkie wydają się po prostu proste.



Cała konstrukcja jest zwarta i już sam wygląd ramy mówi, jakim urwisem jest ten sztywniaczek. Pomimo, że rama ma grube rury i masywny wygląd to waży zaledwie 1,86 kg. Rama jest bardzo ładnie wykonana, co jest sporą zaletą. Naszego sztywniaka czeka jeszcze jedna mała modyfikacja, czyli wprowadzenie dolnych rur tylnego trójkąta w technologii CNC jak w ramie Antidota LifeLine. Rower złożony na tej ramie będzie idealną rasową racingówką, albo waszym DirtTrails Bikiem :)





# Stacy Kohut

Tekst: Tomasz Profic

Zdjęcia: Michał Chodkowski

*„Przede wszystkim trzeba pozostać sobą, śmiać się kiedy możesz i nieustannie dążyć do osiągnięcia swoich celów.”*

Stacy Kohut to postać z całą pewnością nietuzinkowa, a zarazem prawie nieznaną w naszym kraju. Na międzynarodowej arenie znany jest jako złoty medalista w narciarstwie na para-olimpiadzie w Lillehammer. Z rowerami łączy go fakt, że jest współwłaścicielem firmy R-ONE, która produkuje 4-kołowe rowery, zwane fourcross'ówkami, dla niepełnosprawnych sportowców pragnących jeździć w DH.

Stacy od dziecka zajmował się sportem, można powiedzieć, że jest on nieodłączną częścią jego życia. Zaczął w 1980 roku od ścigania się na BMX-ach oraz na motorach. W ciągu kilkunastu lat uprawiania sportu zajmował się także jazdą na desce czy narciarstwem. Jednak w 1992 roku jego życie zmieniło się diametralnie. Nikt się nie spodziewał tego, że podczas zwykłej zabawy na huśtawce, zostanie kaleką.

Upadek z huśtawki zakończył się złamanym kręgosłupem i paraliżem od pasa w dół. Jednak taki obrót wydarzeń nie przeszkodził Stacy'emu w kontynuowaniu swojej sportowej pasji. W zasadzie od tamtego momentu jego osiągnięcia w sporcie dla niepełnosprawnych zdecydowanie przyciły jego sukcesy, gdy był w pełni zdrowia.





*Stacy Kohut: "Moja droga do medalu rozpoczęła się tuż po wypadku w 1992 roku. Od początku musiałem wyznaczać sobie drobne cele, po osiągnięciu których stawiałem sobie kolejne. Przede wszystkim trzeba pozostać sobą, śmiać się kiedy możesz i nieustannie dążyć do osiągnięcia swoich celów. Jeżeli chcesz być w czymś najlepszy, to te rzeczy z pewnością Ci bardzo pomogą."*

Jego największym sukcesem okazało się zdobycie złotego medalu w narciarstwie podczas para-olimpiady w Lillehammer w Norwegii (1994 rok). Tym samym został pierwszym Kanadyjczykiem, który zdobył złoty medal na para-olimpiadzie w Nagano, Japonia (1998 rok). Uprawiał narciarstwo, a przy okazji jeździł na swoim wózku po skateparkach. Jednak od kilku lat Stacy'ego możemy spotkać śmigającego po trasach bike parku w Whistler na swojej fourcross'ówce.

Pomysł na fourcross'ówkę jest prosty. Cała konstrukcja została oparta na standardowych rowerowych częściach, które możemy spotkać w tradycyjnych 2-kołowcach. Tym samym możemy znaleźć tutaj cztery sprężynowe dampery od Fox'a, cztery hamulce tarczowe marki Hayes, obręcze Sun Rims czy opony od firmy Maxxis. Jeżeli doliczymy do tego grona takie marki jak Oakley i Troy Lee Designs, otrzymamy pełną listę firm wspierających Stacy'ego. Jednak sercem tego roweru jest rama R-ONE. Jest to konstrukcja wykonana z aluminium oraz stali, wyprodukowana własnoręcznie przez Johnny'ego Therien'a, współwłaściciela R-ONE.





*Stacy Kohut: "R-ONE to firma prowadzona przez riderów. R-ONE buduje, jeździ, ściga się i sprzedaje fourcross'ówki. W poprzednich latach nikt więcej nie jeździł, nie ścigał się, nie zbudował i nie sprzedał więcej niż R-ONE. Nasza centrala mieści się w najlepszym bike parku na świecie w Whistler w Kanadzie."*

R-ONE, to tak naprawdę dwie osoby, Stacy - "usta", oraz Johnny - "ręce" firmy. Mając na myśli "usta", mówię tutaj o człowieku, który zajmuje się wszelką reklamą, PR, promocją i tym podobne. Z kolei Johnny odpowiedzialny jest za złożenie całego roweru do kupy oraz własnoręczne zespawanie ramy R-ONE.

Cała magia rowerów produkowanych przez Stacy'ego i Johnny'ego polega na tym, że są w stanie wjechać praktycznie wszędzie tam, gdzie zwykła zjazdówka. Szerokość całej konstrukcji jest tylko o 2" większa niż standardowego roweru. System zawieszenia (wahacz z przodu, jedno-zawias z tyłu) o skoku około 130mm sprawia, że możemy się nie martwić o komfort jazdy. Całość waży około 32 kg i jest zbudowana tak, żeby wytrzymać wszystko. Stacy jest dumny z tego, że jego rama żyje już piąty sezon bez żadnej awarii!

*Stacy Kohut: "Jazda na fourcross'ówce to niesamowite połączenie różnych stylów jazdy. Najważniejszym z nich jest jazda w rowerowym downhillu, ale znajdziemy tu także elementy znane z rajdów samochodowych czy motocrossu. Ten sport jest dostępny dla wszystkich, którym podoba się jazda na rowerach czy motorach, w terenie, na drodze."*



Co ciekawe, ściganie się na fourcross'ówkach zaczęło się na przełomie lat 80/90-yh, a zapoczątkowali je John Castellano i John Davis. Teraz Stacy Kohut i Johnny Therien kontynuują ten trend i pomagają innym niepełnosprawnym sportowcom realizować swe marzenia. Obydwaj mają nadzieję, że ten sport będzie się rozwijać, a firma R-ONE będzie się rozrastać.

Stacy'ego najczęściej możemy spotkać w bike parku w Whistler, a jego ulubioną trasą jest słynna A-Line. Osobiście miałem okazję wykonać kilka zjazdów w towarzystwie Stacy'ego i szczerze mówiąc dogonienie go na rowerze jest dość trudnym zadaniem. Wysokość skoków na hopkach wcale nie odbiega od tych, które możemy uzyskać na rowerze, a prędkości momentami przekraczają te, do których jesteśmy przyzwyczajeni na naszych rowerkach. Jego jazdę mogliśmy podziwiać np. w pierwszych filmach serii New World Disorder i z całą pewnością można powiedzieć, że jest to kawał solidnej jazdy. Mam nadzieję, że jeszcze kiedyś będzie mi dane, aby go spotkać i znów razem pojeździć :)

*"Ride for fun, race to win!"*  
[www.r-onefourcross.com](http://www.r-onefourcross.com)



# Cedric Gracia

Rozmawiał: *Tomasz Profic*

Zdjęcia: *Matt Domanski - mattdomanski.com,*

*Olivier Weidemann - commenal bicycles*

„Wszyscy przyjeżdżają na zawody, a przy okazji dobrze się zabawić. Jeżeli tego nie rozumiesz, to nie zrozumiesz czym jest jazda na MTB!”

Swedish  
Bikini  
Team



**- Jak się czujesz? Ostatnio miałeś kilka nieprzyjemnych kontuzji, jesteś już zdrowy?**

Czuję się dobrze, dzięki. Niestety nie jestem jeszcze w pełni zdrowy, ale pracujemy z terapeutą nad moim kolaniem.

**- Co się stało na Pucharze Świata w La Bresse? Brak koncentracji? Dlaczego upadłeś?**

Wyłożyłem się na treningach, 20 minut przed półfinałami. Wyprzedzałem wolniejszego zawodnika, było bardzo ślisko, a on akurat zatrzymał się na mojej linii przejazdu. Próbowałem go ominąć, ale niestety poślizgnąłem się i zjechałem bokiem na nodze. Ogólnie to zaczęło się na four-crossie w RPA, wtedy wysypałem się, popsułem kolano, ale pojechałem dalej.



**- Wpierw rozwalifeś nadgarstek, teraz kolano, prawie cały sezon masz w plecy. Nie narzekasz na brak zajęć?**

Mam sporo roboty w doprowadzeniu mojego kolana do pełnej sprawności. Poza tym prowadzę trzy różne biznesy. Prowadzę sportową agencję marketingową (Furious agency), szkołę jazdy na rowerze (Cedric Gracia MTB School) oraz prowadzę knajpę sportową w La Massana w Andorze.



**- Znany jesteś z imprezowania, a efekty tego było widać na ostatnim Pucharze Świata DH w Andorze. Skąd się wziął pomysł na całotygodniową imprezę?**

Wszyscy przyjeżdżają na zawody, a przy okazji dobrze się zabawić. Jeżeli tego nie rozumiesz, to nie zrozumiesz czym jest jazda na MTB!



**- Nie uważasz, że imprezy MTB powinny pójść w ślady freestyle motocross'u i zamienić się w jedno wielkie show?**

Pieprzyć freestyle motocross! Mamy własną tożsamość, własny styl i tego trzeba się trzymać. Kopiowanie innych to najlepsza droga, żeby szybko zabić ten sport.

**- Co myślisz na temat obecnych trendów w downhillu?**

Myślę, że wszystko zmierza w bardzo dobrym kierunku. Potrzebujemy tylko troszkę więcej zainteresowania ze strony telewizji.

**- W ostatnim czasie możemy obserwować wielu zawodników jeżdżących w ochraniaczach karku - m.in. Ciebie. Co o tym myślisz?**

To bardzo dobry pomysł. Te ochraniacze zapewniają większe bezpieczeństwo, bo chyba nikt nie chce zaliczyć gleby i powiedzieć: „k\*\*\*a, mogłem założyć ochraniacz!”.

Zdjęcie po lewej: **Olivier Weidemann**  
Zdjęcie na dole: **Matt Domanski**



Zdjęcie: *Matt Domanski*

**- UCI zabroniło używania obcisłych strojów (tzw. skinsuits).  
To dobrze czy źle?**

Najlepszy pomysł w historii tej organizacji!

**- Co byś robił, gdybyś nie zajął się jazdą na rowerze?**

Pewno pracowałbym jak każdy inny człowiek ;)

**- Jakie masz plany na najbliższą przyszłość?**

Ciężko pracować i przede wszystkim wrócić do tej pracy!





# YOUNG GUNS



## Marcin Tarkowski



- *Na początek kilka luźniejszych pytań. Ile masz lat?*

W czerwcu kończę 16.

- *Jak zaczęła się Twoja przygoda z MTB w wersji grawitacyjnej?*

W sumie to przyszedłem kiedyś na Rudzką Górę i tam podpatrzyłem jak chłopaki jeżdżą i podpytałem jaki rower kupić i jak zacząć. I tak to się zaczęło. Przed kupnem dualówki jeździłem na bmx'ie - Romecie.



Zdjęcie: Marta Winiecka

**- Gdzie pierwszy raz w karierze stanąłeś w szaranki z innymi zawodnikami?**

Lokalnie wystartowałem w 2007 roku na Rudzkiej Górze, gdzie zająłem 8 miejsce w juniorach. Pierwszy start na ogólnopolskiej imprezie to zawody w Zieleńcu w zeszłym roku (2008 – przy. red.). Na pierwszych zawodach w Zieleńcu już mogłem być na pudle, ale w finałach wywalilem się i byłem piąty. Później na drugich zawodach w czerwcu 2008 poszło mi trochę gorzej (pierwsza 10), następnie w Zieleńcu byłem drugi, w Wiśle podczas Mistrzostw Polski drugi, potem Zieleniec pierwsze miejsce i ostatnie zawody w sezonie 2008 w Kasinie Wielkiej też pierwszy, wszystko w kategorii hobby hardtail.

**- Od jakiegoś czasu stajesz na pudle w swojej kategorii. Jak dużo trenujesz, z kim i gdzie?**

W sezonie 2009 wyrobiłem licencję w kategorii junior i w pierwszych zawodach w Szczyrku zająłem 3 miejsce. Następnie zawody w Międzybrodziu Żywieckim - 8 miejsce z 2 glebami, no i teraz na Czarnej Górze pierwsze. Trenuję głównie na Rudzkiej Górze jeśli chodzi o grawitację. Kondycyjne przygotowanie na ten sezon zaniedbałem, ale troszkę biegałem i xc jeździłem. Głównie jeżdżę z Mackiem Klimkiem, chłopakami z RR Team'u i bratem.

**- Reprezentujesz obecnie jakiś team?**

Klub Refrakтура Racing Team, założony przez chłopaków z Rudzkiej.

**- Grawitacja to drogi sport, wspierają Cię jakieś osoby, firmy, marki?**

Najbardziej wspierają mnie rodzice, którzy dają mi kasę na wyjazdy. Kupili mi też fulla. Dzięki team'owi mam troszkę zniżek na parę części. Wspierają mnie też marki HT Components, Baradine i sklep M.P. Bikes, mamy też zniżki na opony Maxxisa.

**- Jeszcze się uczysz... jak godzisz szkołę i rowery?**

Normalnie, jeszcze chodzę do gimnazjum, więc dużo nauki nie mam. Rok szkolny się skończył, dlatego więcej czasu mogę poświęcić na jazdę.

**- Co jest dla Ciebie celem w tym sezonie?**

Chciałbym zdobyć dobre miejsce w generalce Pucharu Polski no i oczywiście dobrze wypaść na Mistrzostwach Polski.

**- Mówiłeś, że rodzice kupili Ci rower. Co to za maszyna?**

Rama to Intense M3 z widelcem Marzocchi Junior, którego w najbliższym czasie planuję zmienić. Najprawdopodobniej na jakiegoś Boxxera, ale Foxem 40 albo Totemem też nie pogardzę, a poza tym reszta zostaje z powodów jak najbardziej finansowych.



**- Co najbardziej podoba Ci się w tym sporcie - atmosfera na zawodach, adrenalina w trakcie zjazdu?**

I to i to, a poza tym prędkość, chęć do rywalizacji i piękne widoki w górach ;)

**- Czy traktujesz ten sport jako hobby czy bardziej na poważnie?**

Chciałbym podejść poważnie, lecz nie wiem czy będzie to możliwe z powodów finansowych.

**- W województwie mamy bardzo dużo osób uprawiających downhill. Którzy z chłopaków mają według Ciebie największe szanse na zawojowanie tej dyscypliny?**

Z bardziej znanych to na pewno Mateusz Kostusiak (Majza) czy Hubert Posmyk, ale jest wielu chłopaków, którzy naprawdę potrafią jeździć.

**- Kto jest twoim pierwowzorem?**

Na świecie to Sam Blenkinsop, koleś ma świetny styl jazdy. Z moich okolic to trudno powiedzieć, ale myślę, że Artur Miśkiewicz, który bardzo profesjonalnie podchodzi do tematu. Staram się jednak podpatrywać każdego kto jeździ na wysokim poziomie i jakoś to wszystko łączyć.

**- Wróćmy do ostatnich zawodów (PP – Czarna Góra – przy.red.) co sądzisz o trasie, organizacji, zawodnikach, atmosferze?**

Organizacja na wysokim poziomie, inni powinni brać przykład. Widać było, że organizatorzy to również riderzy i starali się dopiąć wszystko na ostatni guzik. Sponsorzy imprezy OK, atmosfera jak najbardziej na plus. A co do trasy, to chyba najtrudniejsza w Polsce. Długa, trudna technicznie, dużo kamieni i korzeni. Hopy jako urozmaicenie trasy, a nie element nad którym spędzasz dużo czasu i rozkminiasz jak polecieć. Jednym słowem tak powinno być. Niektórzy zawodnicy zwłaszcza czołówka elity pokazała klasę, lecz nie trudno było o glebę, która mogła ich wykluczyć z dalszej rywalizacji.

**- Wygrałeś zawody. Pochwal się co dostałeś za 1 miejsce.**

Dostałem kask karbonowy 661 model Evolution, z którego jestem bardzo zadowolony.



**- A co powiesz o startach „naszych” zawodników?**

Arczi bardzo fajnie i szybko jeździł, ale niestety gleba w finale wykluczyła go z walki. Chłopaki z teamu popełnili troszkę błędów w miejscach, które na treningach pokonywali piecem. Ogólnie byliśmy wszyscy zadowoleni, bo wiele się nauczyliśmy na tej trasie.

**- Uważasz się za wszechstronnego zawodnika?**

Jeśli chodzi o to, to lubię też pośmigać 4x czy wyskoczyć na jakieś dirty. Jednak na dircie nie robię często tricków. Jazda w dircie pomaga mi w płynnym pokonywaniu trasy. Musi być "flow", ale najfajniejszy wydaje mi się tailwhip. Trochę się w wakacje potrenuje to może się sklei :P

**- Takie luźne pytanie. Jeździć bez wątpienia umiesz, a na przykład ciasto upiec też potrafisz?**

Od tego jest mama, przepyszny sernik robi ;) Ale jak coś to umiem zrobić jajecznicę, ewentualnie omleta :D

**- Jak oceniasz ostatnią imprezę – Mistrzostwa Polski pod względem trudności, przygotowania, organizacji?**

Według mnie organizatorzy bardzo się postarali. Trasa naprawdę przyjemna, bardzo zróżnicowana, było na niej wszystko co być powinno (zakręty, korzenie, kamienie, bandy, polanki, miejscami strome ścianki). Trasa choć długa, nie była aż tak męcząca. Trudność średnia, lecz wiadomo żeby przejechać ją piecem, trzeba było się trochę pomęczyć. Jediną rzeczą, do której można by się doczepić to hopki (troszkę nieprzemyślanie ustawione i niebezpieczne, choć i tak sprawiające wielki fun). Organizacyjnie jak na DH Contest przystało wszystko grało jak należy.

**- Co powiesz o swoim starcie na MP? Coś Cię zaskoczyło - pozytywnie, negatywnie?**

Muszę przyznać, że super mi się jeździło, trasa bardzo mi podpasowała (pozytywne zaskoczenie), warunki w dzień startu również (wysychające błoto i grzejące słońce). Co do mojego przejazdu finałowego (spodziewałem się czegoś więcej) to jechało mi się bardzo płynnie, ale za bardzo asekuracyjnie, więc ostatni las postanowiłem pojechać troszkę szybciej... Zakręt z półką, heble nie zadziałały (z powodu zapowietrzenia - przelał się w nich płyn) i wypadłem z trasy lecąc przez kierownicę. Próbowałem jak najszybciej wrócić na rower jednak końcówka zakrętu była pod górkę i nie stało się to aż tak szybko... Ostatecznie ukończyłem wyścig na 4 pozycji, tracąc 4,5 sek. do Arka Milczarka, spadając również w generalce PP na 3 miejsce.

**- Jakie masz plany na końcówkę tego sezonu?**

Postaram się zaliczyć jak najwięcej zawodów oraz jeździć codziennie (jeśli szkoła mi na to pozwoli) na rowerze zjazdowym, a od początku listopada składam sztywniaka. Zacznę wtedy przygotowania techniczne, jak i kondycyjne, nad którymi mam zamiar bardziej się skupić.

**- Sezon 2010 – nowe możliwości, wyzwania...**

W przyszłym roku chciałbym zdobyć jak najlepsze miejsce w generalce Pucharu Polski (czyt. lepsze niż w tym roku, progres musi być!). Chciałbym też jak najlepiej wypaść na MP i jak będzie możliwość, to pojechać na Mistrzostwa Europy oraz zaliczyć przynajmniej jedną edycję Pucharu Świata.

**- Dzięki za wywiad i powodzenia na trasach!**

Również wielkie dzięki. Chciałbym podziękować osobom na co dzień ze mną jeżdżących i rodzinie (za wkład pieniężny), a wszystkim znajomych oraz czytelników 43RIDE chciałbym pozdrowić!





# Zwiedzamy Kanadę: Whistler



Tekst: **Tomasz Profic**

Zdjęcia: **Tomasz Profic, Mateusz Rul vel Sochacz, Michał Chodkowski**

*Główny plac w Whistler  
nocą: wejście na wyciąg  
oraz do centrum...  
+ Al Bundy represent :)*

Whistler, miejscowość w zachodniej Kanadzie w prowincji Kolumbia Brytyjska, 125 km na północ od Vancouver. W 1900 roku nazwą Whistler został nazwany tylko teren górski, by w 1966 roku przekształcił się w kurort narciarski. Przez ponad 40 lat miejscowość ta zdążyła wyrobić sobie reputację jednego z najlepszych kurortów narciarskich na świecie, a przypieczętowaniem tego, było przyznanie Vancouver organizacji zimowej olimpiady w 2010 roku. Cała turystyka kręci się wokół dwóch gór - Blackcomb oraz Whistler. O ile góra Blackcomb jest górą typowo turystyczną, a na samym szczycie jest całoroczny snow park, to góra Whistler jest już przeznaczona tylko dla rowerów. Owszem, znajdziemy także szlaki piesze, ale wszystko jest zrobione tak, żeby żaden zabłąkany turysta nie wypadł nagle pod pędzącego rowerzystę.



Oficjalne otwarcie Whistler Bike Park'u datuje się na 1998 rok. Od tamtej pory park sukcesywnie się rozwija i obecnie możemy znaleźć w nim 50 oficjalnych tras, co daje ponad 250 km zjazdu! Przewyższenie sięga około 1200 metrów. Cały park jest podzielony na dwie strefy, które obsługują 3 wyciągi. Do połowy dojedziemy Fitzsimmons Express, a do drugiej strefy, tzw. "Garbanzo Zone", zawiezie nas Garbanzo Express. Z kolei jeżeli chcemy podroczyć się chwilę z turystami możemy skorzystać z Village Gondola, która zawiezie nas jeszcze 200m wyżej od strefy Garbanzo, która notabene istnieje dopiero od 2004 roku. Jednak przez 200m w dół jest tylko 1 trasa, ale zawsze jest to kilka minut więcej do zjeżdżania. Warto zaznaczyć, że wszystkie wyciągi są bardzo, ale to bardzo szybkie i dotarcie na samą górę zajmuje nam około 25 minut. A ile zajmuje zjazd w dół? O tym dalej...





### **Fakty z wyjazdu:**

Przed wyjazdem do Kanady, koniecznie wykupcie ubezpieczenie na wysoką kwotę - rzędu kilkudziesięciu tysięcy euro. Dlaczego? Koszty leczenia są ogromne o czym przekonało się kilku z nas. Za drobny rentgen musimy zapłacić kilkaset dolarów, a w przypadku poważniejszych kontuzji strach pomyśleć jakie są koszty hospitalizacji. Niestety, to również sprawdziliśmy :( W tym miejscu pozdrawiam wszystkie kanadyjskie łamag i zdrowia życzę! ;)

Spotkać możemy tutaj absolutnie cały przekrój rowerzystów: od 5-latków po 60-latków, pełno dziewczyn, mnóstwo „prosów” itp. Jeżdżą tutaj wszyscy, a najbardziej rzuca się w oczy fakt, że każdemu sprawia to ogromną frajdę, każdy jest uśmiechnięty i cieszy się życiem. Ludzie są otwarci i bardzo przyjaźnie nastawieni. Wsiadając na wyciąg bardzo często możemy sobie uciąć pogawędkę z towarzyszami podróży. Często rozmowa na takim wyciągu kończy się na opowiadaniu jak to się jeździ w poszczególnych krajach, ponieważ w Whistler możemy spotkać ludzi z całego świata. Podczas mojego pobytu spotkałem całe mnóstwo Australijczyków, jakiegoś Francuza, Hindusa, o skoönookich nawet nie wspominając ;) Najlepszym przykładem niech będzie i tak podróż autobusem po miasteczku. Wsiadając do autobusu zwyczajowe „hello”, a przy wysiadce „thank you”. Ciekawe czy taki sposób korzystania z warszawskiej komunikacji miejskiej spotkałby się z pozytywnym odzewem kierowcy? ;)



Wracając do bike parku... Spokojnym tempem zjazd od połowy zajmuje ~10 minut, a z samej góry ~25 min. Oczywiście wszystko zależy od konkretnej trasy, którą zjeżdżamy. I tutaj dochodzimy do sedna sprawy. Mamy 50 tras i skazani jesteśmy na jedną od góry do dołu? Otóż nie! Wszystkie trasy co chwilę się łączą, przeplatają i możemy praktycznie do woli dobierać sposób dotarcia na sam dół co sprawia, że mamy jeszcze większą frajdę z jazdy, bo każdy przejazd może diametralnie się różnić od poprzedniego. W momencie, gdy do dyspozycji otrzymujemy szybkie wyciągi, to podczas jednego dnia jazdy, jesteśmy w stanie wyciągnąć na czysto kilka godzin zjazdu. Ciekawe czy w naszych rodzimych górach w ciągu jednego dnia jest ktoś w stanie wycisnąć choćby z godzinę samej jazdy? Wątpliwe, ale może kiedyś...

Przede wszystkim warto zwrócić uwagę na bardzo profesjonalne oznaczenia tras. Przed wjazdem na trasę mamy informację na jaką trasę wjeżdżamy. Czasem są także postawione na samym początku przykładowe elementy, które mają za zadanie pokazać trudność trasy. Każde wybiecie jest oznaczone dwoma pomarańczowymi chorągiewkami, a każdy drop stosowną tabliczką. W 99% przypadkach, jeżeli trafimy na trudny element, to tuż obok możemy znaleźć łatwiejszą drogę dla mniej wprawnych rowerzystów. Także każde łączenie się tras jest stosownie oznaczone i wykonane w taki sposób, że ryzyko kraksy jest ograniczone do minimum.





Ciekawostką jest także sposób obsługi bike parku. Przez cały teren poprowadzona jest droga techniczna, która służy do zwożenia rannych czy z popuszczonym sprzętem. W praktyce samochody techniczne kursują co chwilę, bo przy takim obłożeniu rowerzystami, wypadki muszą się zdarzyć. Jeżdżąc codziennie miałem wrażenie, że w tygodniu przewija się około 1000 rowerzystów dziennie, a podczas weekendów dwa razy tyle. W momencie, gdy rozpoczął się Crankworx, to już przestałem próbować oszacować rowerzystów ;) Dodatkowo trzeba koniecznie wspomnieć o Whistler Trail Crew, czyli ekipie odpowiedzialnej za utrzymanie tras. Faktycznie wygląda to tak, że przy tak ogromnej ilości rowerów utrzymanie tylu tras w perfekcyjnym stanie jest niewykonalne, ale ekipa stara się jak może. Te trasy, które muszą być ultra-płynne, takie są faktycznie, a w miejscach, gdzie dziur nigdy za wiele, jest trochę bardziej wyboiście. Oczywiście nie ma takiej sytuacji, że trasy są olewane, a ekipa nic nie robi - ekipa działa cały czas i czasem napotykamy na tabliczkę „trasa zamknięta z powodu remontu”.



### Fakty z wyjazdu:

Podczas naszego pobytu w Whistler przez prawie 3 tygodnie nie spadła kropla deszczu. Wywołało to sytuację, że najdrobniejszy niedopałek może spowodować ogromny pożar. I niestety tak się stało... Podczas suchej burzy, która przeszła w okolicy, jeden z piorunów uderzył w las, który się zapalił. W ciągu półtorej godziny ogień rozprzestrzenił się na ponad 75ha lasu. Co gorsza, nasz apartament był położony na tej samej górze, na szczęście po drugiej stronie. Nie zmienia to jednak faktu, że przez dwa dni latały nam nad głowami samoloty i śmigłowce z wodą, które gasiły pożar. W całej okolicy czuć było dym, ale na szczęście kanadyjscy strażacy dość szybko opanowali sytuację...



Zdjęcia zapożyczone z [www.miasta Whistler...](http://www.miasta Whistler...)

(8) wrzesień 2009

[www.43RIDE.com](http://www.43RIDE.com)

47



*Nie za ciepło na snowboard?*

*...a takie Banshee można było wygrać w konkursie :)*



Również zwykła czynność jaką jest wejście na wyciąg ma swój smaczek, ponieważ natrafiamy na specjalny system komputerowy, który podaje wszelkie informacje na nasz temat. Najważniejszą interesującą nas informacją jest np. ilość zjazdów, które wykonaliśmy, ale bileterka może też sprawdzić, czy zdjęcie na karnecie zgadza się z tym co widzi przed sobą ;) Jeżeli chodzi o bilety, to najbardziej opłacalnym wyborem jest chyba karnet sezonowy, który kosztuje 475CAD. W momencie, gdy przyjechaliśmy tylko na weekend, to można zakupić bilet 3-dniowy za 125CAD. Nie trzeba być matematycznym geniuszem, żeby dojść do tego co się najbardziej opłaca... Niestety ciężką do zniesienia rzeczą są ceny w tutejszych sklepach rowerowych. Dla przykładu, potrzebowaliśmy opony Maxxis Minion. W momencie, gdy weszliśmy do sklepu, okazało się, że wszystkie odmiany tego modelu kosztują w granicach 100-110CAD, co jest absolutnym zdzierstwem. Na szczęście usługi serwisowe są w miarę normalnych cenach, a przy drobnych naprawach możemy skorzystać z ogólnodostępnych narzędzi. Ceny pozostałych artykułów również nie należą do najniższych, ale w końcu to ogólnoswiatowy kurort, a nie jakaś podrzędna miejscina na krańcu świata.



A co w Whistler można robić poza rowerem? Na wstępie trzeba zaznaczyć, że w Whistler tanio nie jest, a dodatkowo ceny poszły w górę z powodu przyszłorocznej olimpiady. Do dyspozycji otrzymujemy mnóstwo restauracji, kilka klubów (od 19 lat!) oraz ogromną ofertę turystyczną. Tym samym możemy popływać kajakiem, powspinać się, pojeździć na linie czy wybrać się w las na quadzie i poszukać niedźwiedzi. W Whistler, zresztą jak i w całym regionie, bardzo dbają o przyrodę i dzikie zwierzęta. Dzięki temu istnieje szansa, że podczas wjazdu wyciągiem na górę lub podczas zjazdu rowerem w dół, natkniemy się na niedźwiadka czy innego leśnego mieszkańca ;) Poza tym, możemy pozwiedzać samo miasto, połączyć po górach, czy wybrać się na kolejkę „Peak 2 Peak”, która jest swoistym ewenementem.



Prowadzi ona ze szczytu góry Blackcomb na szczyt góry Whistler i jest to najdłuższa kolejka na świecie o swobodnym spadku, tzn. od słupa podtrzymującego linę, do następnego takiego słupa jest ponad 3 km, a wisimy ponad 500 m nad ziemią. Robi wrażenie! Zawsze możemy też podreptać po górach. Nam udało się wspiąć na sam szczyt góry Whistler, widok jest niesamowity, a przy okazji znaleźliśmy miejsce, gdzie kręcono start Death Race znanego z filmu New World Disorder 9 ;) Jest mnóstwo szlaków dla pieszych, jednak przyjechaliśmy na rower, więc chodzić nam się zbytnio nie chciało...



Jesteśmy 500m nad ziemią, czaisz?

### **Fakty z wyjazdu:**

Kanadyjczycy bardzo dbają o środowisko naturalne. Wystarczy wspomnieć, że segregacja śmieci jest na porządku dziennym, ale czy wiedzieliście, że wychodząc z domu możemy spotkać miśka? Tzw. „ursus americanus” nie należy może do tych groźnych niedźwiedzi, ale mimo wszystko chyba nie chciałbym się z nim spotkać w cztery oczy. Normą było to, że widzieliśmy miśki z wyciągu, ale nigdy bym się nie spodziewał, że jeden odwiedzi nas w domu. Co prawda wpadł tylko na korytarz budynku i nie zanotowaliśmy jego obecności - w końcu noc była, ale następnego dnia zebrało się nam od właścicielki za pozostawienie otwartych drzwi, przez co miś chciał nas zjeść ;)

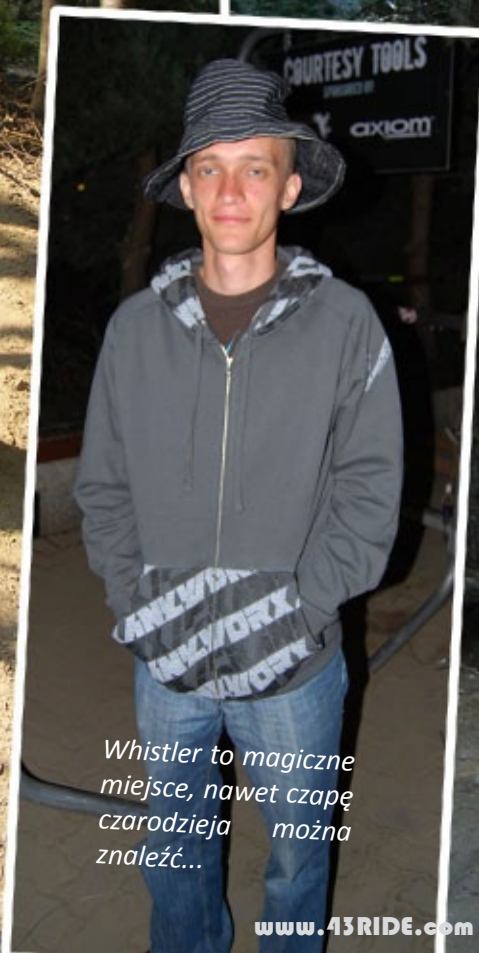


*Miśka nie udało mi się uchwycić na zdjęciu, więc mam dla was jakiegoś Canadian-Jelenia i misia z Google :)*

Co tu więcej pisać? Do Whistler trzeba pojechać chociaż raz w życiu i przekonać się na własne oczy, dlaczego jest to mekka dla rowerzystów z całego świata. Byłem, potwierdzam tą opinię i Wam też tego życzę, abyście mogli zawitać do tego rajy dla rowerzystów!

Zapraszam do obejrzenia też kilku moich filmików z helmet-cam'a, które pokazują kilka tras w Whistler: [spqrtomas.pinkbike.com/channel/Whistler2009](http://spqrtomas.pinkbike.com/channel/Whistler2009)

Oficjalna strona bike parku w Whistler: [WhistlerBike.com](http://WhistlerBike.com)



*Whistler to magiczne  
miejsce, nawet czapę  
czarodzieja można  
znaleźć...*

[www.43RIDE.com](http://www.43RIDE.com)



# Crankworx 2009

Tekst: Tomasz Profic  
Zdjęcia: Tomasz Profic,  
Mateusz Rul vel Sochacz,  
Michał Chodkowski

9 dni imprez, setki startujących, tysiące rowerzystów, 20 tysięcy ludzi oglądających zawody na żywo oraz 250 tysięcy ludzi przewijających się przez miasto, słabo? Witamy na festiwalu Crankworx w Whistler!



Nie bez powodu Crankworx jest uznawany za największy festiwal freeride'owy na świecie. Co roku w najlepszym bike parku świata tysiące ludzi zbierają się tylko po to, aby obserwować zmagania najlepszych zawodników na świecie w najlepszych konkurencjach. Wśród dyscyplin możemy zobaczyć m.in. odradzający się dual slalom, jeden z najdłuższych wyścigów downhill'owych Garbanzo DH, Canadian Open DH czy Air DH, czyli downhill na słynnej A-Line. Wisienką na torcie są zawody slopestyle'owe, w których startuje absolutna czołówka. Jednak zacznijmy od początku...



*U góry: Emmeline Ragot vs Mikaela Gatto  
Na dole: Sam Hill vs Brendan Fairclough*

### **Dzień 1 - Sobota**

Crankworx rozpoczął się od zawodów w dual slalomie. Ta odradzająca się dyscyplina powoli wraca na światowe imprezy, można powiedzieć, że rozkwita na nowo. Przygotowany tor był bardzo ciasny i techniczny, było kilka ciekawych przeszkód (m.in. gap nad sztucznym stawem), a obserwowanie zmagania zawodników dostarczało naprawdę wielu emocji. Formuła zawodów wyglądała następująco: dwa przejazdy w parze, po zsumowaniu dwóch przejazdów lepszy awansuje. Na początek poszli amatorzy, aby pod wieczór ustąpić miejsca prosiom.



*Szczególnie zacięte boje toczyli Brian Lopes i Michał Prokop. W pierwszym biegu Lopes przegrał o 0.01s, ale w drugim przejeździe pokazał kto tu rządzi.*



Kraksa podczas przejazdu Fischbach'a



„River gap” na trasie :)

Wielki finał, czyli Brian Lopes vs Kyle Strait



Bardzo dobrze spisywał się reprezentant Niemiec Johannes Fischbach, który szybko piął się w górę i odpadł dopiero w pojedynku ze Strait'em. Ciekawostką był bratobójczy pojedynek teamu Specialized, w którym spotkali się Sam Hill i Brendan Fairclough. Ostatecznie w wielkim finale naprzeciw siebie stanęli Brian Lopes i Kyle Strait. W obydwu przejazdach kluczowym momentem okazał się drugi zakręt, na którym Kyle uzyskiwał małą przewagę, której nie oddał do samego końca. Tym samym zwycięzcą okazał się Strait przed Lopes'em i Fischbach'em. W kategorii kobiet również mogliśmy obejrzeć kilka ciekawych pojedynków, a przejazdy kobiet niczym nie odstawały od czołówki mężczyzn. Ostatecznie wygrała Jill Kintner przed Fionn Griffiths i Micaylą Gatto.

Lopes vs Strait - runda 2

Upadek zaliczyła także Fionn Griffiths...





PRO MEN

1. Kyle Strait, Specialized, USA
2. Brian Lopes, Ibis, USA
3. Johaness Fischbach, Ghost, Niemcy
4. Neko Mullaly, Specialized, USA

PRO WOMEN

1. Jill Kintner, Intense, USA
2. Fionn Griffiths, Norco, Wlk. Brytania
3. Micayla Gatto, Commencal, Kanada
4. Melissa Buhl, KHS, USA



Johaness Fischbach

Kyle Strait, Brian Lopes

## Dzień 2 - Niedziela

Monster Energy Garbanzo Downhill to jeden z najdłuższych wyścigów downhill'owych na świecie. Pokonywane przewyższenie podczas tego wyścigu to cała wysokość bike parku, czyli około 1200m. Średnie czasy przejazdu oscylowały w okolicach 14 minut, a każdy zawodnik miał tylko jeden przejazd. W wyścigu wystartowało także kilku naszych rodaków: Wojtek "Diabeł" Koniuszewski wykręcił bardzo dobre 10-te miejsce w kategorii Masters, Arek Perin zajął dziewiąte miejsce w kategorii Senior Men, a Michał "Majki" Piciw z czasem 20:29.30s minut cieszył się, że dotarł na dół w jednym kawałku ;) W juniorach bardzo dobrze pojechał Aram, który wykręcił 7 czas. Co tu dużo mówić, trasa była bardzo wymagająca, miejscami bardzo szybka lub bardzo wąska. Polecam obejrzeć filmik z helmet cam'a w wykonaniu Marc'a Beaumont'a, który zajął 4-te miejsce - link na końcu artykułu.





Kristof Enssens, Kanada



Sam Hill po raz pierwszy...



Therrien Jean Sebastien, Kanada



...i Sam po raz drugi



Ładny widoczek?



Mniam... korzonki!

Ruaridh Cunningham, Wlk. Brytania



**PRO MEN**

1. Justin Leov, Trek, Nowa Zelandia: 13:44.55
2. Chris Kovarik, CRC Intense, Australia: +2.06
3. Sam Hill, Specialized, Australia: +3.76
4. Marc Beaumont, GT, Wielka Brytania: +14.00

**PRO WOMEN**

1. Miranda Miller, Santa Cruz, Kanada: 16:32.32
2. Emmeline Ragot, Suspension Center, Francja: +3.69
3. Kathy Pruitt, Jamis, USA: +20.32
4. Fionn Griffiths, Norco, Wielka Brytania: +25.24

**SENIOR MEN:**

1. Gerard Wolfe, Fox Suspension, Irlandia: 14:19:90

...

9. Arkadiusz Perin, Polska: +1:12.37

74. Michał Piciw, Totalbikes.pl, Polska: +6:09.40

**JUNIOR 13-15**

1. Anthony Marino, Turner, USA: 16:24.21

...

7. Aram Raoof, Polska: +1:20.74

**MASTERS:**

1. brak info

...

10. Wojciech Koniuszewski, Totalbikes.pl, Polska: 15:52.00



Andrew Neethling, RPA

### Dzień 3 - Poniedziałek

Dnia trzeciego lało przez cały dzień i nie działo się absolutnie nic. Inna sprawa, że poniedziałek był dniem przerwy w Crankworx'ie i nawet gdyby świeciło słońce, to nic by się nie działo ;)

Warto wspomnieć też w kilku zdaniach o wystawcach. Mogliśmy dowiedzieć się wszystkiego nt. Oakley'a i ich wyrobów, pogadać z mechanikami SRAM'a (i zrobić darmowy serwis!!), a także dowiedzieć się co w trawie piszczy w ekipach Kony czy Race Face. Poza tym jako pierwsi dowiedzieliśmy się o nowym amortyzatorze Fox 831 (dirt/4x) bezpośrednio od producenta, pojeździliśmy też na nowych Giantach czy Specialized'ach (strefa Demo Zone), a przy okazji wygrać coś na stoiskach konkursowych. W międzyczasie można było obejrzeć pokazy trialu Ryan'a Leech'a i ekipy Baia Brothers oraz posłuchać muzyki na licznych występach w restauracjach i pubach.

### Dzień 4 - Wtorek

Dzisiejszego dnia Crankworx przejęły panie, które miały swoje zawody, podczas których mogliśmy oglądać rywalizację w takich dyscyplinach jak slopestyle czy freeride. Niestety tego dnia nie biegaliśmy z aparatem, więc nie mamy żadnych fotek. I w sumie mamy czego żałować, ponieważ działo się sporo. W sumie rywalizowały 24 panie w dwóch kategoriach: amator i pro. Najlepszymi okazały się Claire Buchar i Stephanie Nychka w kategorii pro, oraz Jamie Hill w amatorkach.

### Dzień 5 - Środa

Air DH, czyli wyścig downhill'owy na A-Line. Była to jedna z ciekawszych konkurencji jaka miała miejsce podczas festiwalu. Dlaczego? A-Line składa się w większości z hopek, na 99% z nich spokojnie można wykonywać triki, a tutaj przejazdy polegały na jak najmocniejszym zgaszeniu hopy i uzyskaniu jak najlepszego czasu. Podczas treningów podłączyłem się za Brian'a Lopes'a... i zgubiłem go po szóstym zakręcie. Po prostu nie byłem w stanie pokonywać przeszkód z taką prędkością jak on. Na te zawody również nie poszliśmy z aparatem, tym bardziej, że była bardzo dobra pogoda do jazdy po bike parku. Najlepszy czas wykręcił ponownie Brian Lopes (4:20.45s), a wśród pań najlepsza była Fionn Griffiths (4:50.71s). Warto zaznaczyć, że w tym wyścigu wziął także udział Stacy Kohut, o którym piszemy w osobnym artykule w tym numerze. Jego czas przejazdu wyniósł 6:18.64s.



*Prawda, że fajny samochodzik?*



## Dzień 6 - Czwartek

W czwartek miał odbyć się VW Trick Show-down na slopestyle'u oraz treningi przed jutrzejszym Giant Slalomem. Niestety znów plany pokrzyżowała pogoda, znów lało. Po południu deszcz ustąpił, ale niestety trasy na zawody nie nadawały się do jazdy. Best Trick'a przełożono na sobotę, a treningi slalomu miały odbyć się bezpośrednio przed zawodami.

## Dzień 7 - Piątek

GIANT Slalom w przeciwieństwie do piątkowego Dual Slalomu był nudny. Pomimo tego, że przeszkody i cały tor były dużo większe, to jakoś nie wzbudzało to tylu emocji co w piątek. Tym bardziej, że trasa była poprowadzona pośród przeszkód slopestyle'owych i podczas oglądania momentami gubiło się orientację. Zwycięzcy GIANT Slalom'u to Brian Lopes przed Jared'em Rando oraz Jill Kintner przed Emmeline Ragot.

Podczas pożerania obiadu wspólnie z Karolem Burkatem z Pinkbike.com (pozdrawiam!!) naszym oczom ukazało się „to różowe coś” :) Widać, że dziewczyny dobrze się bawiły...



### GIANT SLALOM

#### PRO MEN

1. Brian Lopes, Ibis, USA
2. Jared Rando, Giant, Australia
3. Michal Marosi, RSP Racing, Czechy
4. Johaness Fischbach, Ghost, Niemcy

#### PRO WOMEN

1. Jill Kintner, Intense, USA
2. Emmeline Ragot, Suspension Center, Francja
3. Leigh Donovan, USA
4. Manon Carpenter, Wik. Brytania

### AIR DH

#### PRO MEN

1. Brian Lopes, Ibis, USA: 4:20.45
2. Chris Kovarik, CRC Intense, Australia: +3.03
3. Andrew Neethling, Trek, RPA: +3.97
4. Jared Rando, Giant, Australia: +4.56

#### PRO WOMEN

1. Fionn Griffiths, Norco, Wik. Brytania: 4:50.71
2. Jill Kintner, Intense, USA: +1.00
3. Emmeline Ragot, Suspension Center, Francja: +1.33
4. Micayla Gatto, Commencal, Kanada: +1.82

### WOMENZWORX

#### OGÓLNE WYNIKI - PRO

1. Claire Buchar, CRC Intense, Kanada
2. Lorraine Blancher, Rocky Mountain, Kanada
3. Kathy Pruitt, Santa Cruz, USA
4. Leigh Donovan, USA

#### SLOPESTYLE

1. Claire Buchar, CRC Intense, Kanada
1. Stephanie Nychka, Transition, Kanada

## Dzień 8 - Sobota

Dzisiaj swoje święto mają fani slopestyle'u, a jako dodatek występuje Canadian Open Enduro. Ta druga konkurencja nie wzbudziła naszego zainteresowania, więc wspomnę tylko, że wygrali Brian Lopes oraz Fionn Griffiths. Kolejną ciekawostką dnia dzisiejszego jest Cheese Rolling, co oznacza, że banda idiotów biegnie w dół goniąc 9 kg sera. Tak tak, 9 kg sera! Dodatkową nagrodą były 2 sezonowe karnety na zimę. Nie wiem kto wygrał, wyglądało prze-zabawnie i musieliśmy to zobaczyć :) Wróćmy jednak do słopa...



*Tego nie da się opisać, to trzeba zobaczyć! Za kawałkiem sera biegali ludzie przez sześć godzin, startując co piętnaście minut. Zwycięzcy każdego biegu awansowali do wielkiego finału, a na samym końcu najlepszy dostał... ser :)*



Tegoroczna trasa do słoja bardzo zmieniła się w porównaniu do zeszłego roku, w zasadzie 95% toru zostało postawione od nowa, a za wszystko odpowiedzialny był John Cowan z ekipą. Jako, że konkurs best-trick nie odbył się z powodu deszczu, postanowiono zmienić jego formułę i wyłonić najlepszą sztukę podczas głównego konkursu. Wpierw jednak rozpoczęły się eliminacje. Jordie Lunn postanowił zawalczyć o najlepszą sztukę, jednak jego dwie próby 360-backflip zakończyły się upadkiem. Szczęścia w eliminacjach nie miał także młody Sam Dueck, który wykonywał naprawdę porządne triki, ale wpierw zawiódł go sprzęt, a potem... nie trafił w lądowanie naczepy Giro i tym samym zakończył swój przejazd.

*Yannick Granieri na finałowym dropie Kokanee*



*Greg Watts superman seat grab indian air*





Bearclaw przegrał finał tylko o 0.25pkt



Cannonball w wykonaniu Mike'a Montgomery'ego...

...oraz Martin z popsutym kołem :)



Poniżej pierwszy głos w historii Crankworx!



Tuż przed końcem eliminacji do superfinału Andreu Lacondeguy zrobił coś, co okazało się najlepszą sztuczką imprezy - 360 flat spin superman - i tym samym zgarnął 5000 dolców.



Ostatecznie do finału awansowali:

- Greg Watts
- Brandon Semenuk
- Cam McCaul
- Paul Basagoitia
- Martin Söderström
- Mitch Chubey



W tym miejscu należy wspomnieć o formule zawodów. Każdy zawodnik miał dwa przejazdy, z których liczył się najlepszy. W superfinale był tylko jeden przejazd i każdy miał możliwość poprawienia swojego rezultatu. Jeśli tego nie zrobił, to do klasyfikacji był brany poprzedni wynik. Taka formuła była bardzo na rękę Greg'owi Watts'owi, który wykręcił niesamowity wynik 96pkt w drugim przejeździe i jak się potem okazało nikomu nie udało się go pobić. Triki jakie mogliśmy zobaczyć w jego wykonaniu to np. 360 tailwhip z dropa, 360 barspin z dropa, backflip no hand, backflip tailwhip. Tym samym Greg wzbogacił się o 15.000 dolarów! Największym przegranym okazał się faworyt publiczności, czyli Brandon Semenuk (w końcu chłopak pochodzi z Whistler). Brandon pokazał bardzo płynne przejazdy, jako jedyny wykorzystał, tzw. "satellite dish" Mavic'a wykonując z tej przeszkody 360-kę. Także jako jeden z niewielu wykonywał tailwhipy z dropa Kokanee - większość zawodników postawiła na backflipa. Trzecie miejsce zajął dobrze znany polskiej publiczności Martin Söderström ze Szwecji. Chłopak w pierwszym przejeździe miał niesamowitego pecha i rozwalił przednie koło. Podwójne tailwhipy, 360 tailwhip, czy stylowe no handy dały mu miejsce w superfinale, w którym jednak uzyskał niższą notę i ostatecznie zajął trzecią lokatę. Z ciekawostek warto nadmienić, że tuż po zakończeniu przejazdów Martinowi wybuchła dętka w naprawionym kole ;) Czwarta lokata: Paul Basagoitia. Paul pokazał kilka grubych sztuczek, m.in. 360 tailwhip z dropa, jednak to nie wystarczyło, aby wskoczyć na podium. 5-miejsce dla Cam'a McCaula, który wylądował takie triki jak frontflip czy superman backflip z dropa. Ostatnie miejsce w superfinale zajął Mitch Chubey, który zaliczył głebę w finałowym przejeździe i niestety odpadł z rywalizacji.



*Brandon Semenuk jako jedyny skakał z 'miski' Mavic'a*

*Cameron McCaul i superflip z dropa Kokanee*



**SLOPESTYLE**

1. Greg Watts, Gary Fisher, USA: 96.00
2. Brandon Semenuk, Trek, Kanada: 95.25
3. Martin Söderström, NS Bikes, Szwecja: 90.75
4. Paul Basagoitia, Kona, USA: 90.00
5. Cameron McCaul, Trek, USA: 89.25
6. Mitch Chubey, Kanada: 87.75

**BEST TRICK**

Andreu Lacondeguy, Kona, Hiszpania

**MONSTER ENERGY SLOPESTYLE**

Rank	Name	Country	Score
1.	GREG WATTS	USA	96.00
2.	BRANDON SEMENUK	CAN	95.25
3.	MARTIN SOEDERSTROM	SWE	90.75
4.	PAUL BASAGOITIA	USA	90.00
5.	CAMERON MCCAUL	USA	89.25
6.	MITCH CHUBEY	CAN	87.75
7.	DARREN BERRECIOTH	CAN	87.50
8.	ANDREU LACONDEGUY	ESP	83.00



Zwycięzca Greg Watts na mecie został zaatakowany przez wszystkich zawodników z wykorzystaniem piwa, czy chipsów :)



Martin Söderström  
- 3 miejsce



Emmeline Ragot - 1. miejsce



Wszędzie korzonki...

### **Dzień 9 - Niedziela**

Ostatni dzień Crankworx'a to Canadian Open Downhill. Na te zawody przyjeżdżają najlepsi zawodnicy z Kanady, a przy okazji możemy tu spotkać także znane nazwiska z Pucharu Świata. Wśród tych wszystkich osóbistości znalazł się także nasz rodak, Aram Raooof, który ostatecznie zajął bardzo dobre 2-gie miejsce w kategorii Junior Men 13-15 lat. Warto zwrócić uwagę, że zawodnicy mieli tylko jeden przejazd, więc jak coś poszło nie tak, to nie miałeś już możliwości odkucia się podczas drugiego przejazdu. Trasa Canadian'a co roku jest modyfikowana i dzięki temu każdy musi uczyć się trasy od nowa. W porównaniu do zeszłego roku kilka hop bardzo urosło, a także pojawiły się nowe hardcore'owe przeszkody. Po zakończeniu zjazdu można było zaobserwować jak Whistler powolutku pustoszeje. Wystawiające się firmy zaczęły zwijać swoje stoiska, ludzie zaczęli rozchodzić się do domów, a wieczorem można było spotkać już tylko imprezowiczów, którzy chcieli zabawić się ostatni raz podczas tegorocznego Crankworx'a.



Cesar Rojo zaliczył głębę...



...uwaga, nowy Mondraker...

... a to nie wiem kto to, ale ładny ma rower :)



Brendan Fairclough - 2 miejsce





CANADIAN OPEN DH

PRO MEN

1. Sam Hill, Specialized, Australia: 3:02.56
2. Brendan Fairclough, Specialized, Wlk. Brytania: +8.17
3. Steve Smith, Evil Racing, Kanada: +9.21
4. Joshua Button, Mongoose, Australia: +9.44

PRO WOMEN

1. Emmeline Ragot, Suspension Center, Francja: 3:45.05
2. Micayla Gatto, Commencal, Kanada, +2.01
3. Claire Buchar, CRC Intense, Kanada: +7.94
4. Danice Uyesugi, Trek, Kanada: +21.43

JUNIOR 13-15

1. Brennan Walstrom, Kanada: 3:39.45
2. Aram Raoof, Polska: +16.82



## Dzień 10 - krajobraz po Crankworx'ie...

Poniedziałek... na ulicach pustki, przy wyciągu nagle zrobiło się jakoś mniej tłoczno, to przez ostatni tydzień miał tu miejsce jakiś festiwal? Nie powiedziałbym. Codziennie wieczorami coś się działo, jakieś koncerty w pubach i restauracjach, premiery filmów, ogólnie nocne życie pełną gębą. W poniedziałek nagle wszyscy zniknęli, rozjechali się do domów i życie wróciło do normy, czas na wyprzedaże w sklepach, z których skwapliwie zaczęliśmy korzystać, aby zakupić jakieś pamiątki. W końcu my wyjeżdżamy następnego dnia, więc trzeba pożegnać się z Kanadą i przygotować się na 20-godzinną podróż powrotną... do szarej polskiej rzeczywistości. Żegnaj Kanado, do zobaczenia za rok! Oby... :)

### CIEKAWY LINKI

- [Marc Beaumont Garbanzo DH Helmet Cam](#)
- [Oficjalna strona Crankworx Whistler](#)
- [Pełne wyniki Crankworx Whistler](#)



# Zakrzówek Jump Jam

(nie) foto-relacja



*Oni wszyscy skaczą do wody? na rowerach? łaaał... :)*







*Za rok też tu przyłynę!!*

Na trasę – liczącą około 40 kilometrów pętlę, przygotowaną przez człowieka, który jeździł po Beskidzie Śląskim już na trójkołowcu, wszyscy ruszają punktualnie o godzinie 9, po krótkiej odprawie w bazie zawodów. Pętlę stanowią najciekawsze w okolicach Brennej fragmenty pieszych szlaków turystycznych jak i dróg zupełnie nie oznakowanych, znanych tylko lokalesom. Formuła zawodów jest prosta – w obrębie pętli wyznaczone jest 5 odcinków specjalnych (OS) – podjazd, trawers i trzy zjazdy – i tylko tam mierzony jest czas zawodnikom. Pozostała część trasy to dojazdówki, na których można spokojnie porozmawiać ze znajomymi. Według zapewnień projektanta, trasa jest bardziej kondycyjna niż techniczna, jednak znajdzie się kilka fragmentów, na których będzie można się wykazać umiejętnościami.

# EMTB Enduro Trophy Brenna

*Tekst: Dariusz Dziadek*

*Zdjęcia: Dariusz „Foxiu” Dziadek, Karolina Breś,  
Marcin „Marciniak” Polak, Jan Lutyk,  
Jan Tkocz, Kamil „Kartonnier” Kowolik*



Już dojazd do pierwszego OS zdaje się potwierdzać słowa organizatorów – betonowy podjazd wyciska hektolitra potu. W końcu beton ustępuje górskiej drodze, na której zaczyna się pierwsza część ścigania – podjazd. Nie jest on specjalnie stromy, jednak dzięki zróżnicowanej nawierzchni – kamienie, w dalszej części grząska ziemia i na koniec ścieżka przez łąkę – wymaga nieco więcej uwagi. Na mecie pierwszego OS jest wystarczająco dużo czasu, aby robić zdjęcia i dopingować kolejnych zawodników.

Dalej czeka króciutka dojazdówka do drugiego odcinka specjalnego, którym jest zjazd. Na ten odcinek ostrzyło sobie zęby wiele osób, ponieważ nie prowadził on szlakiem PTTK, a szlakiem harcerskim, którego nie ma na mapach – stąd OS ten owiany był nieco tajemnicą. Kolejni startujący wypuszczani są co 30 sekund, w końcu nadchodzi moja kolej, 3... 2... 1... ogień! Krótki odcinek szerokiej drogi, skręt w las i od razu rewelacyjny wprost singiel, który na długo pozostanie w mojej pamięci. Odcinek może niezbyt trudny technicznie, ale bardzo szybki i posiadający to coś na co zwykle się z angielskiego mówi „flow” – kto tam jechał dobrze wie o co chodzi. Na mecie każdy totalnie daje upust swojej radości, uśmiechy od ucha do ucha, wzajemne gratulacje i opowieści co działo się na tym kilkuminutowym zjeździe...

W końcu ruszam dalej, na strasznie długą dojazdówkę do trzeciego OS. Stawka bardzo się rozciąga, jednak mam okazję spotkać się i pogadać z tymi

z samego początku w... schronisku na Błatniej, gdzie chyba wszyscy zjechali zatankować bułki, a ponad połowa zachwycała się smakiem ciasta o poetycko brzmiącej nazwie „Fale Dunaju”. Kilka minut jazdy za Błatnią zaczyna się niesamowicie szybki zjazd szlakiem narciarskim na Przełęcz Karkoszczonka, na końcu którego zaliczam efektowną glebę podczas próby ratowania się przed inną, być może znacznie groźniejszą w skutkach. Na szczęście kończy się tylko na brudnych spodenkach i kupie śmiechu.

Z Karkoszczonki jest już cały czas pod górę – świetnym trawersem, co do którego byłem pewien, że będzie tam poprowadzony odcinek trawersowy, lecz niestety organizator zawiódł moje i nie tylko moje oczekiwania. Dodatkowo pojawia się tam nagle strzałka oznaczająca odcinek specjalny – jednak wokół nie ma żywej duszy... Jak się okazuje to tylko pomyłka osób znakujących trasę, lecz – co ważne – jedna je-

dyna na całych 40 km. Poza tą nieszczęsną strzałką trasa była oznaczona bardzo dobrze. W końcu docieram na start trzeciego OS, którym jest trawers. Odcinek raczej prosty, trochę pod górę, trochę w dół, z bardzo ciekawym fragmentem wąskiej ścieżki lawirującej wśród olbrzymich głazów zakończonej króciutką ścianką.

Zdjęcie po prawej: **Marcin Polak**  
Pozostałe zdjęcia: **Karolina Brés**



Kolejny dojazd nie jest już tak długi i wyczerpujący, poza tym po drodze jest Przełęcz Salmopolska, gdzie można spokojnie usiąść i zjeść obiad. Ciepły posiłek to właśnie to, czego mi było trzeba, siły witalnie wracają błyskawicznie. Z Salmopolu kawałek szybkiego zjazdu, przecięcie asfaltu i start czwartego odcinka specjalnego – wymagającego technicznie zjazdu. Początek to stroma ścieżka z olbrzymią ilością korzeni, które powoli ustępują miejsca kamieniom sparowanym z jeszcze większą stromizną. W końcu droga robi się bardziej płaska – jednak nie na długo. Ostry – niemal 180 stopni – zakręt, króciutki kawałek singla, znaczek z wykrzyknikami, znaczek z trupią czaszką – uskok i wjazd do potoku! Zjazd potokiem rewelacyjny, na dzień pełno dużych i śliskich kamieni, zimna woda chlapie po nogach, konieczne 100% koncentracji. Z potoku odbicie na szuter, gdzie można rozwinąć naprawdę spore prędkości i meta odcinka na sporym parkingu. Ci, którzy wpadali na metę ponad 60 km/h kończyli hamowanie grubo za jego połową...





Dojazdówkę do ostatniego odcinka specjalnego stanowił mało ciekawy podjazd betonowymi płytami, który jednak pozwolił szybko nadrobić straconą wysokość, a w dalszej części bardzo ciekawy pod względem widokowym szlak wiodący na Horzelicę.

Na szczycie tej góry wielki piknik – jako, że był to start ostatniego OS trzeba było czekać cierpliwie aż dojadą wszyscy zawodnicy. W końcu organizatorzy zaczęli puszczać zawodników na zjazd – znów w odstępach półminutowych. Sam zjazd to stromo opadająca wysypana kamieniami droga, która w sposób okrutny obchodziła się z dętkami osób jadących na niższym ciśnieniu. Ściskam kierownicę, lekko pracuję hamulcami i staram się wybrać optymalną linię przejazdu, jednak z boku zapewne wygląda to tak jakby to droga decydowała gdzie mną rzucić...

Mniej więcej w połowie trasa odbija w wąską ścieżkę w lesie, która oferuje nieco wytchnienia, jednak wszystko co dobre szybko się kończy i wypadam na stromy stok narciarski. Chwila zjazdu stokiem i powrót do lasu, gdzie ostatnie kilkaset metrów kamienistej rzeźni dobiega tych, którzy do tej pory uniknęli snejka czy spotkania z ziemią. Kamienie przed samą metą zamieniają się w betonowe płyty, jeszcze tylko przejazd przez platformę rejestrującą czas i koniec męczarni, koniec przyjemności, koniec Enduro Trophy – jednak tylko wyścigu, a nie całej imprezy!

*Zdjęcie na górze: Jan Tkocz*

*Zdjęcie na dole: Kamil Kowolik*



Impreza trwa dalej, w bazie zawodów czeka na uczestników grill oraz beczka złocistego napoju z pianką, oczywiście za darmo – iście królewskie ukoronowanie całego dnia. Późnym wieczorem, gdy już każdy kamień uciekający spod kół został omówiony, każdy zakręt przeanalizowany, a za każdą glebę wzniesiony toast, pojawiają się pierwsze wyniki i następuje dekoracja zwycięzców. Organizatorzy zapowiadają też więcej edycji w przyszłym roku, co spotyka się oczywiście z nieukrywaną radością...

Opadły emocje, opadł wzniecony kołami pędzących rowerów kurz. Patrząc z perspektywy czasu, można nazwać drugą edycję EMTB Enduro Trophy sporym sukcesem. Dopisało wszystko – frekwencja dwukrotnie większa niż na pierwszej edycji w Świeradowie Zdroju, piękna pogoda pozwalająca rokoszować się górkami panoramami, świetna trasa przygotowana przez organizatorów i wreszcie atmosfera – totalny luz i piknik przed jak i po zawodach, a także w ich trakcie.

Pozostaje pogratulować zwycięzcom – Maciejowi Piękosowi za zwycięstwo w klasyfikacji generalnej, Michałowi Szade, za zdobycie tytułu Mistrza Zjazdów oraz Dawidowi Branny za wywalczenie tytułu Mistrza Podjazdów, podziękować sponsorom – firmom Pająk, Uvex, Sawera, Koral, P.A.P oraz Mastertent, partnerom imprezy – gminie Brenna, Ośrodkowi Promocji Kultury i Sportu w Brennej, Centrum Turystycznemu Big Park, gdzie mieściła się baza zawodów, a także Staroście Cieszyńskiemu za objęcie imprezy swoim patronatem oraz ufundowanie pucharów dla zwycięzców.

Podziękowania należą się także organizatorom – grupie Horizon Five z Bielska – Białej, ekipie EMTB.pl oraz wszystkim wolontariuszom, ochotnikom i innym osobom wspierającym w jakikolwiek sposób organizację imprezy, oraz przede wszystkim uczestnikom – to wy stworzyliście ten niepowtarzalny klimat całej imprezy! Do zobaczenia na kolejnych edycjach!



Zdjęcia: Jan Lutyk



# Kawula's Backyard Night Jam

*Tekst: Krzysztof Kawula*

*Zdjęcia: Tomasz Rakoczy - tommysuperstar.com*

15-go sierpnia w podkrakowskiej Modlnicy odbyła się druga odsłona Jam'u z cyklu Kawula's Backyard Night Jam zorganizowanego przez Krzyśka Kawulę na jego prywatnym dirt tracku. Innowacyjny projekt zyskał już wielu zwolenników po zeszłorocznej edycji dzięki czemu organizator podwyższył poprzeczkę w jakości organizacji. Na tegoroczny Jam przygotowania wystartowały na 1,5 miesiąca przed imprezą. W pocie czoła i setek wirujących wkrętów dzień po dniu „linia” 3 sporych dirtów rosła jak na drożdżach.

To nie były zwykłe zawody... to było spotkanie ludzi, których łączy pasja do rowerów na mega dirtach przy genialnej muzyce, jaką miksował nam DJ. Świetny dirt, piękne dziewczyny i wymarzona pogoda - czego chcieć więcej? Wszystko wystartowało o godzinie 16:00. Dirty były idealnie przygotowane i płynne, nie sprawiały riderom żadnego kłopotu, nawet tym, którzy posiadali maszyny uzbrojone w podwójne zawieszenie z 200 mm skokiem tylnego koła. Coraz więcej ludzi przybywało na Jam, a riderzy „sypali” coraz to lepszymi trickami. Młody robił backflipy, Kawula flatspinowe 360, Mongoł piękne whipy, Szczęki suicidy, Bop tail-whipy... Na całym Jamie pojawiło się mnóstwo innych pięknych i stylowych trików takich jak supermany, can-cany, turndowny, inverted tabletopy, oldschoole itd.

Frekwencja dopisała. Na jam przybyło mnóstwo ludzi, wielu świetnych riderów, gapiów i dużo pięknych dziewczyn, co zaowocowało mega luźną i sprzyjającą progresowi atmosferą. Flesze strzelały, riderzy wzajemnie się dopingowali, widownia relaksowała się wzdłuż toru, a materiału video przybywało. Po krótkiej przerwie około godziny 20 w blasku zachodzącego słońca został odpalony agregat, który zasilił w sumie ponad 6000W halogenowego oświetlenia, dzięki czemu impreza stała się jeszcze bardziej niecodzienna i widowiskowa.

Niestety nie obyło się bez groźnych wypadków jak wypadek Wojasa, który okropnie (bleeeh) złamał rękę i Chrisa, który wybił bark. Jednak przykre incydenty nie zaburzyły świetnej atmosfery jaka zagościła na imprezie. Oby więcej takich imprez jak ta!



*„To nie były zwykłe zawody... to było spotkanie ludzi, których łączy pasja do rowerów na mega dirtach przy genialnej muzyce...”*





Sumując wydarzenia z dnia 15.08.2009, JAM  
PIERWSZA KLASA. Impreza była świetna!!! Nikt nie  
poleciał w kulki jak Zorro w ostatnim odcinku!!!

*„Dziękuję wszystkim, którzy przybyli na jam, riderom  
jak i wszystkim zgromadzonym. Było genialnie!!! Bardzo dzię-  
kuję tym, którzy pomogli w organizacji Jamu. Bez was WSZYST-  
KICH impreza nie byłaby tak mistrzowska!!! Do zobaczenia w  
przyszłym roku, pozdrawiam serdecznie!! Kawuła”*



# Skafunder Night Jam Home Edition

*Tekst: Marcin Borek Zdjęcia: Tomasz Rakoczy - tommysuperstar.com*



Skafunder Night Jam – Home Edition, bo takim mianem można określić minioną imprezę, rozpoczął się z acym beforom w piątkowy wieczór. Hala ugościła swoim klimatem przybyszów z Krakowa oraz Warszawy – nie licząc miejscowych. W rytmach dobrego tiuna, Bocian wraz z Kazikiem i Serkiem wzbogacali spożywanie alko soków swoimi fłowymi sztukami. Poszły pierwsze "beer-fighty", gołe tyłki w wykonaniu kilku napaleńców – jednym słowem mega jumpra. Nasz rodowity pros Kazik – spożył tak wielką ilość wyśmienitego płynu, że jego podróż zakończyła się na sofie gdzie z jego ust dało się usłyszeć – „znajdźcie mi Felka... znajdźcie mi Fel... kaa...”. W taki oto sposób następnego dnia biedny pojawił się dopiero przed samymi zawodami z wyglądem w stylu zombie – co jak się później okazało wyszło mu na dobre. Piątek zaliczamy do jednej z najlepszych imprez beforowych, które miały miejsce w dirtlandzie.







Sobota. Wielkie sprzątnie;] brakowało tylko wózka z dzieckiem przypadkowo pozostawionego w kanciapie z narzędziami. Pogoda wyglądała nieciekawie, jednak nie zrobiła nam psikusa jak wielu innym imprezom w tym roku. Powoli zaczęli dojeżdżać zawodnicy, aby zamknąć pulę w liczbie 8 startujących. Mało... a jak. Kilka innych imprez tego dnia + inne czynniki sprawiły, że był to najmniejszy jak dotychczas Skafunder. Dokładnie pamiętam jak chłopcy ze zmęczenia ociekali soczycie potem, ale mimo tego ciągnęli ile tylko się dało. Cała impreza miała swoje punkty łącznie z afterem, których musieliśmy się trzymać, aby nie było poślizgu. Po krótkich naradach bikerzy wspomogli nas i wszystko przebiegło jak należy. Wielki Big Up dla nich.





Nagrody serwował DARTMOOR, wypaśny sklep z koszulkami CRISIS, oraz Addictive.

Po Jamie odbył się jak zwykle After, na którym znów działo się dobrze. Chłopcy dostali nagrody, całusy od dziewczyn, a my byliśmy zadowoleni, że dzięki kolejnej imprezie zwróciły się pln'y zainwestowane w nowe oświetlenie. Nocleg!!!!????? Wszyscy, czyli ok. 25 osób zabukowało się u Borka w hacjendzie. Punktem kulminacyjnym był powrót świra o 4 nad ranem z dwoma pieskami, które zostały wysadzone przez wieśniaków na środku ulicy. Jeden został na wsi, drugi powędrował do vavy, gdzie obsikuje dywan babci świra.



Największy szacun i elość dla młodego Borka i Gacka, za postawienie na nogi całego oświetlenia na nowym rytmie.



# Dirt-Slop Odolanów Competition

Tekst: **Tomasz Nowak**

Zdjęcia: **ks. Mariusz Pohl**

Festiwal Opole 1975 r. Czerwone Gitary wraz z Alibabkami wykonują utwór „Ciągłe pada”. Przebój staje się szybko hitem i po dziś dzień nucimy go podczas porannego golenia w szare dni. Niestety nie tak szare, jakie urządziła nam pogoda przez ostatnie kilka tygodni, bo czas jaki został do przygotowania drugiej edycji Dirt-Slop Odolanów Competition kurczył się jak 34 lata od premiery piosenki, a golić się też nie mieliśmy kiedy.



Czwartek, dwa wciągnięcia nosem, będzie padać, nie jadę rowerem do naszego bike parku. Dwie łopaty na pakę i w 15 min jestem na miejscu. Mokra, kurczę ciągle mokro. Kopara porobiła trochę drenaży, niczym polski hydraulik w Anglii, na marne. Woda stoi wysoko. Kret by nie pomógł. Hopy poklepane, najazdy porobione. Znow się chmurzy! Puściłeś baka? Nie to tak wieje! A teraz? Nie to burza! Szybka operacja „folia” zakończona niepowodzeniem. Wiatr porwał wszystko, a ja wsiadając do Tico poczułem się jak w symulatorze lotów. Tak wiało. Deszcz rozpadał się obficie, a burza z piorunami hałasu też narobiła. 40 minut zajęło mi pokonanie 10 km do domu, większość dróg w gminie zabarykadowanych przez drzewa. Wieczorem zadajemy pytania o odwołaniu imprezy.

W piątek koło 15-ej Maro z Tarnowskich Gór, aka Mark Weber, budzi mnie z popołudniowej drzemki po pracy. „Gdzie te zawody mają być? Tam jeden wielki bałagan jest!” Czekaj, za 30 min jestem. Elo, elo, przyjechały wraz z Marem, Szamanki i Turbo, miny chłopaków raczej niezadowolone, wręcz zniesmaczone. Wymalowane na twarzy „po co my tu przyjechaliśmy?!” nie było trudne do odgadnięcia. Uciecha wielka kiedy pracowite ślązaki zadeklarowały pomoc w naprawach. Przydział łopat i klepiemy. Do prac przyłączyli się również chłopaki z Poznania.

Test numer jeden, pierwsza hopa działa, na drugą niestety za duże błotko. Decyzja - wkopujemy dechy. Dużo łopat, szybka robota. Druga hopa działa. Ten sam problem pojawia się na trzeciej. Chłopakom spodobały się wybitki i po dłuższej przyczajce na dropa napędzającego na dirty polecia-

ły pierwsze sztuczki. Turbo przeszedł jeszcze do profilu „smród gapa”, gdzie oznajmił, że skleji przez to flipa. Gość kocha ten trik - pierwszy jego skok na dircie zakończył się właśnie backflipem. Maro poszedł w jego ślady. Trach pach, nie dołot. Coś pękło, coś odleciało, Marek wstaje. Główka? Trójkąt?

Nie, to Romet, one nie pękają. Podbiegamy szybko - poszedł Pike. Mina jego wyglądała gorzej niż podczas przywitania. Chciał uciekać do domu. Jak to w filmach kryminalnych bywa, pojawia się jakiś kolekcjoner. Tym razem był to kolekcjoner młotków, który posiada co 100 gram uporządkowane młoty. Narzędzie owe wykorzystał Maro do naprawy swego amorka, zapakował do niego golenie Argyla kolekcjonera.

W międzyczasie wpada Warszawka. Krzycheć Legia w Wielkopolsce? Kraja się odważył i długo nie czekał, aż chłopaki z odpowiednimi aDresami zjawili się za jego plecami. Maro rozmachany młotem wpadł w tłum niczym king Bruce Lee. Śruba za nim. Poznaniak w obronie Legii? Tak, bo brać rowerzystów bronić się musi. Koniec piątku - oj długi dzień.

W sobotę dalej zjeżdżają się chłopaki, ekipa z wrocławskiego kosmosu, ziomki ze Świdnicy, Ryys i wielka niespodzianka - Bartek „Papież” Obukowicz, pośmiertnie nazwany myśliwym. Jadąc na Big Bawarię, upolował jelenia. Po nocnych awanturach, w bike parku zaczęło robić się pełno. Od rana panował chill na dircie. Ruszył i trzeci. Pech, chmurzy się, tym razem akcja folia zakończona powodzeniem. Hopy ocalone. Około 16-ej ruszyliśmy ze startami. Był to chyba najszybciej przeprowadzony dirt contest w historii.





Przejazdy niczym w downhillu z trikami. Wszystko przez zbliżającą się burzę. Raff nakręcał przez mikrofon chłopaków do pokazywania sztuczek. Wygrał Papież, zapewnił mu to backflip tabletop, 360 tabletop i old school no hand. Upolował tysiąka na nową maskę do swego Golfa GTI. Drugi był Dawid „Szaman” Godziek i dostał 500zł. Trzecie miejsce i 300zł zgarnął Marek Łebek. W kategorii amator... wszystko działa się tak szybko, że nie zanotowałem. Przepraszam! Uroczyste wręczenie nagród odbyło się na głównej scenie Dni Odolanowa, po czym wystąpiła grupa DeMono.

Wieczorem after party i darmowe piwo chyba zrekompensowało słabe warunki panujące za dnia. Papież wciąż bawił się w myśliwego polując na małałaty, ba nawet jedna mała próbowała sprzedać bajer: „ale Ty wymiatasz!”. Działo się tyle, że nawet bracia Szamani nie zdążyli odprawić swoich tańców pogodowych nad ogniskiem.



„Nic nam dzisiaj nie potrzeba, oprócz błękitnego nieba”. Pobudka rano w mojej wsi rokowała nadzieję na ładny dzień. Schroniony murami nie czułem bryzy powiewającej z zachodu. Cóż, znając miejscowy klimacik twierdzę, że wieczorem przestanie. Godzina 13, darmowe talony na piwko przesiały hardcorowców. Godzinę później „małe wyczynówki” zaczęły wyłaniać się w parku. Błędnik nie nadażał więc postanowiliśmy, że finały odbędą się o godzinie 17. Przez opady działała tylko jedna linia przejazdu, dodaliśmy jeden przejazd dirtem. Przed rozpoczęciem, riderzy otrząsnęli się z poranno-popołudniowego kaca i przeszli do wykonywania sztuczek. Buzacja i poziom szybko szedł w górę.



Pochwały i ukłony należą się dla Marka Łebka, który skleił tailwhipa z dropa i Bartosza Turno, który jak mówił przez smród gapa wykona flipa, a i dołożył jeszcze flipa na step up'a. Kopara opadła. Szymon Godziek również próbował wkleić flipa na stepa, jednak trochę brakło. Brawa dla niego. Papież dał swoje pewne popisowe triki, backflip table top, 360 table czy 360 ze step downa. Wyniki następujące: Marek Łebek, Bartek Obukowicz, Bartosz Turno.

W kategorii amator triki również na poziomie, a wyniki następujące: pierwsze Filip Soczyński, drugie Adam Maciejewski, a trzecia lokata przypadła Łukaszowi Koprowi. Po finałach odbył się konkurs na best tricka. Drop, step up, step down, dirt, tam gdzie czujesz się najlepiej: wykrzyczał Raf przez ledwo już działające głośniki. Posypały się konkretne sztuczki: Papież backflip x-up i 360 barspin i backflip no hand, Maro double tailwhip, Turbo 360 nose dive i backflip no hand, a Szamanek zakręcił frontflipa. Sędziowie zdecydowali, że frontflipa mamy rzadko kiedy widzieć, więc wygrywa Szaman. Gratulacje! Niedziela pożegnała nas ładnym słońcem.



Dwa dni ustępowania matce naturze, chyba się opłacyły. Liczę, że wszyscy są zadowoleni, i powrócą do nas za rok. Nie fenomenem, ale już tradycją będzie darmowe piwo. Dziękujemy publiczności za liczne przybycie, chłopakom, że dzielnie mierzyli się z wiatrem i grząską nawierzchnią, a sponsorom: Auto blask, Dartmoor, DOMBUD, EarthWorks, PGNiG S.A. Oddział Odolanów, GS Odolanów, Mawo, M-Rol, Ratmech, M.P. Bikes, 26clothing, za kolejne udane zawody. Niespodzianki już szykujemy! Zapraszamy za rok! A ja idę się ogolić, zaśpiewam „jak anioła głos” - chrzanię deszcz.

## Double backflip, triple barspin i mega dużo ognia, czyli...

Tekst: **Michał Jasiński** - [dig-nitty.info](http://dig-nitty.info)

Zdjęcia: **Adam Woźniak** - [awozniak.com](http://awozniak.com)



Mistrzostwa Polski DIG-NITTY MTBMX, tym razem całe przedsięwzięcie stało pod wielkim znakiem zapytania ze względu na pogodę...

Do zawodów zostało 16 godzin, a przez Milanówek przewaliła się prawdziwa nawałnica! Po kilku godzinach ulewy ostatnie krople deszczu leniwie opadały na tor. Woda stała dosłownie wszędzie, strugi deszczu wyplukwały lądowania odślaniając kamienie, a ogrom błota po prostu przytłaczał. Po chwili debатовania nad ewentualnym przesunięciem lub odwołaniem imprezy postanowiliśmy, podjąc jak nam się wtedy wydawało niemożliwe do wykonania wyzwania... Osuszamy tor!

Cała ekipa była wycieńczona, wysmarowana błotem, ale zadowolona, ponieważ nieosiągalny cel zaczynał stawać się jak najbardziej realny. Kiedy sytuacja była już w miarę opanowana postanowiliśmy, że prześpiemy się chwilę, a akcję ratunkową wznowimy o poranku. Godzina snu, Red Bull, kawa „po szofersku” i znowu siedzę w furze Dig-Nitty zmierzając w kierunku Stadionu Miejskiego. Po drodze zgarnąłem Uszatego, który nie zdążył się nawet ogarnąć po nocnym osuszaniu. Po kilkunastu minutach dojechał Szymek i wspólnie kontynuowaliśmy reanimację.

Do rozpoczęcia zawodów zostały dwie godziny. Dzięki uporowi i bezinteresownej pomocy ludzi, na których zawsze mogłem liczyć podczas organizowania MTBMX i chłopakom, którzy przyjechali w nocy udało się osuszyć tor! Byliśmy mega zadowoleni, dodatkowo wyszło piękne słońce, a temperatura podnosiła się z minuty na minutę.

W tym roku zawodnicy mieli do dyspozycji quarter, bank, mini rampę, funbox, spine'a, i jeszcze dwa na szybko dowieszone quartery. Do jamy zapisało się naprawdę sporo zawodników. W pewnym momencie w parku zrobiło się nieco ciasno. Mimo wszystko daliśmy radę :)

Jam jeszcze trwał kiedy pierwsi zawodnicy zaczęli oblatywać cudem uratowany dirt. Pierwsze loty, drobne poprawki i okazało się, że wszystko działa. Zawodnicy zaczęli się rejestrować w tle muzyka ze sceny, wiatr odczuwalnie łagodniał...

Po 1,5h treningów na dirtie nadszedł czas na część artystyczną tegorocznej edycji. Na scenie MTBMX razem z ekipą Wielkie Jół pojawił się sam Tede! Publiczność rozkręcała się z każdym kolejnym numerem, ręce w górę pompuj beat! Furorę zrobił przerobiony kawałek Feel „zobaczyłem Jół patrz to oooooon”. Przekrój repertuaru był naprawdę spory od najbardziej znanych hitów do pierwszych kawałków WD „Drin”. Ja bawiłem się naprawdę świetnie! Na koniec ekipa WJ pozdrowiła wszystkich, podziękowała za występ na MTBMX i powiedziała kilka słów o nadchodzącej płycie. Kiedy Tede schodził ze sceny mikrofon przejąłem ja. Już podczas ostatniego utworu drop zaczął zapełniać się zawodnikami.

W rundzie kwalifikacyjnej MTB poleciały takie triki jak double tailwhips, backflipy z kombosami, 360... Sytuacja wyglądała podobnie w BMX... Publiczność rozgrzana koncertem Tedego i coraz lepszymi trikami dawała się namawiać na wspólne dopingowanie kolejnych startujących.

Po przejazdach kwalifikacyjnych zrobiliśmy chwilę przerwy na poprawę toru i dosłownie 5 minut później zaczęliśmy finały. W pierwszej kolejności MTB po nich BMX. Kiedy poleciał już frontflip, double whip, backflip old-school, backflip one foot can, 360 tailwhip, 360 oldschool, 360 no foot can pomyślałem, że na tym nie do końca dopracowanym torze nie da się zrobić jeszcze grubszej sztuczki...





Właśnie wtedy okazało się, że tor nadawał się nawet na trik, którego nikt wcześniej w Polsce zrobił... Turbo postanowił, że zaskoczy wszystkich! Wyczytuję go, skacze dropa, wybija się z pierwszej hopy... Backflip! Zaraz, zaraz za chwilę go przekręci ma zbyt dużą rotację! Po chwili wszystko było jasne to próba double backflipa!





Nie chcę zbyt dużo opowiadać, bo będziecie mogli dokładnie wszystko zobaczyć na stronie [dig-nitty.info](http://dig-nitty.info)!

Dzięki naprawdę mega ciężkiej pracy tych którzy pomagali w organizacji, osuszaniu hop i budowie parku mogliśmy być świadkami naprawdę świetnego widowiska sportowego na bardzo wysokim poziomie. Mimo niedoskonałości toru zawodnicy dawali z siebie wszystko... Efekty okazały się powalające!





Bardzo dziękuję Zjebowi, Kołkowi, Buntowi, Benderowi, Białemu, Pawełkowi, Szymkowi, dzięki dla Krzycha, chłopaków od deski, dla Dady, Uszego, Ryqua, Di za to, że mnie wspierała w chwilach kiedy zaczynałem się poddawać, Małego, Karoliny, Mateusza, Tedego, Seba, Burmistrza, Pana Grzegorza, Pani Anny i wszystkich tych, bez których impreza nie mogłaby się odbyć..

Teraz już wiemy nie ma rzeczy niemożliwych dlatego musicie tu z nami być za rok! Do zobaczenia!

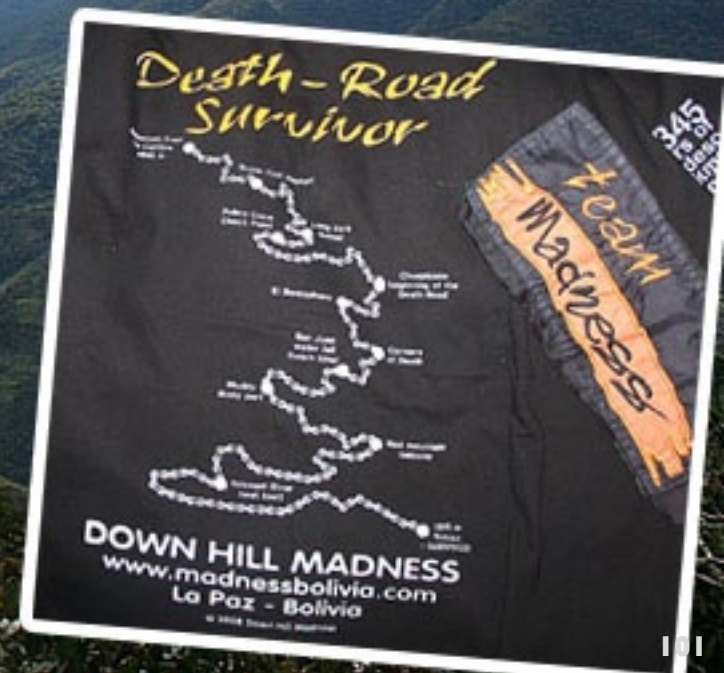
Więcej info na [www.dig-nitty.info](http://www.dig-nitty.info)



# Death-Road

Tekst i zdjęcia: Jacek Stec - [jacekstec.com](http://jacekstec.com)

„Określę ten dzień w kilku słowach:  
najbardziej niebezpieczna droga świata.  
La Cumbre, droga z La Paz, stolicy  
Boliwii, do Coroico.”



Jeden z najbardziej ekstremalnych dni w Ameryce Południowej, mekka rowerowych fanatyków, ponad 3.000 metrów różnicy wzniesień. Przygoda zaczyna się pośród ośnieżonych szczytów na wysokości 4640 m n.p.m. i kończy pośród tropikalnej roślinności na wysokości 1295 m n.p.m. W przeciągu kilku godzin do pokonania jest ponad 64 km. Każdy kilometr wypełniony jest niesamowitymi widokami i adrenaliną.

Wiązałem z tą drogą wielkie nadzieje, obawiałem się, że po tylu miesiącach podróży po kontynencie południowoamerykańskim wydam ponownie pieniądze na kolejny przereklamowany bubel. Nic bardziej mylnego! To, co zobaczyłem i przeżyłem, tylko utwierdziło mnie w przekonaniu, że warto dla tych kilku godzin spędzić tyle czasu jadąc po wertepach (nasze polskie drogi w porównaniu do boliwijskich wydają się gładkie niczym niemieckie autostrady) do najwyższej na świecie położonej stolicy państwa (od 3600 do 4100 m n.p.m.).

Całą trasę można podzielić na dwie części. Pierwsze kilometry pokonuje się sunąc w dół nową, asfaltową szosą. Odbywa się na niej normalny ruch drogowy. To właśnie tutaj można rozwinąć najwyższą prędkość jazdy i „oswoić się” z rowerem. Rząd Boliwii

zdecydował się na wybudowanie nowej, dłuższej, aczkolwiek znacznie bezpieczniejszej drogi, gdyż według oficjalnych statystyk przejazd tą trasą kosztował rocznie od 200 do 300 istnień ludzkich.

Nic więc dziwnego, że w 1995 roku Międzypaństwowy Bank Rozwoju określił tę trasę mianem „najniebezpieczniejszej drogi świata”. Wybudowana w latach 30-tych ubiegłego stulecia przez paragwajskich więźniów wojennych droga była miejscami na tyle wąska, że niemożliwe było wyminięcie się dwóch nadjeżdżających z przeciwnych kierunków pojazdów przez co nierzadko spadały one w głąb sięgających kilkudziesięciu metrów urwisk. W dalszym ciągu można zobaczyć ich zardzewiałe wraki leżące u podnóża klifów.

Druga część to właściwa „Camino de la Muerte” o nawierzchni szutrowej, oficjalnie już wyłączona z ruchu aczkolwiek wciąż sporadycznie spotyka się na niej sunące powoli auta, co czyni zjazd jeszcze bardziej ekscytującym. Przekonałem się o tym na własnej skórze. To właśnie ta część „drogi śmierci” na zawsze pozostanie magnesem przyciągającym rowerowych zapaleńców z każdego krańca świata. Spotkaliśmy ludzi z USA, Australii, Niemiec. Lista narodowości jest zbyt długa, aby wymieniać...

Jak przebiega sam zjazd? O początku „Camino de la Muerte” informuje duża żółta tablica ostrzegawcza. To tutaj odbywa się krótki trening w celu wyjaśnienia pewnych podstawowych zasad bezpieczeństwa. Ponadto przewodnik dokonuje podziału grupy na dwie części: początkujących i zaawansowanych. Amatorzy jadą wolniej, czysto rekreacyjnie. Zaawansowani wyściskają z tej drogi maximum radości z jazdy.

Miejscami było gorąco, tarcze się rozgrzały, choć skutecznie chłodziła je mżawka, która czasami przechodziła w deszcz, lub woda z wodospadów, pod którymi przejeżdża się w trakcie czterogodzinnego downhillu. Jazda jest tuż po krawędzi, więc lepiej wyłączyć zdrowy rozsądek, inaczej nicy z przyjemności. Ściałem jeden z zakrętów i zaraz za rogami wyłonił się samochód. Coś, czego się nie spodziewałem. Jedynym słusznym krokiem było wyminięcie go po wewnętrznej, po zewnętrznej było za mało miejsca. Nie było też szans na wyhamowanie. Ok, udało się, ale zaraz potem miałem poważną rozmowę z naszym przewodnikiem. Przypomniał mi, że łatwo tutaj stracić życie. Świadczy o tym las krzyży przy drodze. Zatrzymujemy się przy jednym z nich. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego gdyby nie fakt, że wyryto na nim nazwiska ponad stu osób!





Było szybko, mokro, czasami sucho, czasami bardzo ślisko, czasami słonecznie, czasami deszczowo, czasami zimno, czasami gorąco. Po drodze można nawet wpaść na stado świń. Widziałem też spacerujące lamy. W trakcie przerwy obiadowej można podziwiać okoliczne góry. Chce się wrzeszczeć z radości!

Jak każde turystyczne miejsce także i to ma swoje niesamowite historie. Przewodnik mówi, że do tej pory widzi duchy ludzi, którzy tu zginęli. Czasami do niego mówią. Tak było i dziś. Usłyszał głos, odwrócił się, ale nikogo nie było. Może nawiedził go duch izraelskiego chłopaka, ostatniej ofiary La Cumbre? Spadł z klifu przy wodospadach. Mokro tam i ślisko. Niestety zapłacił wysoką cenę za swoją brawurę.

Pędząc w dół trzeba zaufać swojej maszynie. Jakakolwiek usterka w trakcie szybkiej jazdy może dla Ciebie oznaczać lot prosto do nieba lub piekła. Zależy, kto na co sobie zasłużył ;) Ponieważ wyznaję zasadę: „fajnie byłoby trafić do nieba, ale w piekle będę miał więcej znajomych do samego końca „cisnę” na maxa.” ;)



Po zjeździe można w Coroico wziąć prysznic, jest czas na wypicie piwka i podzielenie się emocjami, popływanie w basenie z pięknym widokiem na okoliczne góry i wyrzeźbioną w nich drogę. Nie wspomnę o saunie czy wyśmienitym jedzeniu serwowanym w formie szwedzkiego stołu. Wszystkie te atrakcje wliczone są w cenę... 70-80 USD!

Nawet droga powrotna to czysta ekstrema: jazda busem, mgła, ciemno, nic nie widać, kierowca czasami gasi światła, sprawdza czy może nie lepiej jechać po ciemku. Wyprzedza na trzeciego, na zakrętach. Lepiej nie patrzeć i zaufać przeznaczeniu. Oj, jak mnie bołą płuca. O rany, kierowca właśnie wyprzedza trzy ciężarówki na raz, na zakręcie i na dodatek we mgle. Ok, udam że tego nie widziałem.

Na zakończenie każdy uczestnik zjazdu otrzymuje gratis koszulkę z logo firmy oraz napisem: "I have survived the World's most dangerous Road". Po powrocie do domu można poszpanować wśród kumpli z rowerowego światka. Płyta ze zdjęciami również za free.

PS. W La Paz działa wiele agencji turystycznych rekomendujących firmy organizujące zjazd. Cena waha się od 50 do 80 USD i zależy od standardu sprzętu. Nasz wybór padł na polecaną przez przewodnika Lonely Planet firmę Downhillmadness ([madness-bolivia.com](http://madness-bolivia.com)). Godną uwagi jest też z pewnością firma Gravity Assisted Mountain Biking ([gravitybolivia.com](http://gravitybolivia.com)). Porażką jest tylko brak kurtek przeciwdeszczowych, przynieście swoje własne. Sprzęt mają porządny. Większość rowerów jest sygnowana marką Rocky Mountain. Opiekę nad grupą sprawuje mieszkający w Boliwii Anglik, dla którego zjazd tą drogą to nie tylko praca, to także pasja życia. Powodzenia!

Więcej zdjęć z wyprawy - [jacekstec.com](http://jacekstec.com)





# Babskim okiem...

*DH Wisła, Stożek*

Tekst: Justyna 'Tina' John

Zdjęcia: Joanna Bartnik,  
Kamil Kurasiński



*„Co by tu powiedzieć babie,  
która Wisłę odwiedziła ostatni raz  
12 lat temu i to na koloniach?”*

*„Płynie Wisła, płynie, lalalalala... Myślicie,  
że będzie mowa o znanej ludowej przyśpiewce? W  
takim razie nie byliście 19-go lipca na Stożku.”*

W czwartkowe popołudnie w centrum Warszawy zjawia się pakowny, czarny samochodzik napchany częściami do Treka zabierając bambetle do Sunna i Norki. Pogoda jak marzenie - słońce, ciepło - żyć nie umierać. Do Wisły trafiamy po zmroku, a może jest jeszcze widno? Kto to pamięta.. najważniejsze przed nami.

Piątkowy poranek przynosi upał i Bąbla, która przyjechała do Nas z Gidel (to te Gidle pod Radomskiem? Nie, te pod Częstochową! To czemu masz rejestrację ERA? Ups...). Zakładamy pełne rowerowe 'umundurowanie' i jazdę czas zacząć. Co by tu powiedzieć babie która w Wisłę odwiedziła ostatni raz 12 lat temu i to na koloniach? Przede wszystkim że Wisła to nie rzeka, ani nie jakaś tam promenada na której X lat temu był placyk zabaw z watą cukrową. Wisła to Stożek, Wisła to rzeźnia. Wystraszona jak skurczybyk trzęsąc się, wyraźnie nie z zimna - oglądam widoki. A które to Stożek? Aaa! Widzę Cię!

Wysiadając z autka zdążyłam obczaić kąć nachylenia górki oraz ewentualny trawers. Łatwo może nie być. Pod górkę z płatnego parkingu, gdzie Pan wyglądający na miejscowego krętacza pobiera horrendalną opłatę, trzeba iść piechotą. I taszczyć ten rower, i upocić się przy tym jak dzika świnka. A Prezes gubi rękawiczki, a że nowo pozyskany Old Pryk musi być PRO, to szuka ich na ścieżce. Tymczasem dobijamy pod wyciąg. Spora ta góra, do tego jakby się trasa zawija? Całkiem miła obsługa wyciągu instruuje mnie jak się na niego wsiada, przy czym po 'znaczącym spojrzeniu' słyhać: 'aha, to Pani nie pierwszy raz z rowerem wsiada na krzesło' i burak Pana około 20 roku życia malowniczo zagościł na policzku.

Kontemplacja przepięknego miejsca, jakim niewątpliwie są nasze polskie góry nie kończy się na trasie - te obłoki, te lasy, ta łąka bez baranów i ich pozostałości. Ale krowy są! I pozostałości po nich

też. Nie, nie ekoMleko.. Spacerkiem pod start- nie ma lekko, trasa nie zaczyna się zaraz przy górnej stacji wyciągu. Przy okazji można podziwiać słupki graniczne z naszej strony oraz południowych sąsiadów.

Na starcie grupka ludzi - jak trasa? Fajnie? No to czas spróbować. Tradycyjnie piknikowym, tempem staczam się w dół. Nie będę rozpisywać się na temat 'gdzie i co' na trasie, bo z czystym sumieniem przyznam, że nawet w niedzielę miałabym problem z powiedzeniem dokładnie co jest po czym, a jeździłam sporo. Ta trasa po prostu ma swój klimat. Jest ciekawa, urozmaicona i pozornie prosta jadąc z prędkością 1km/h.

Pazurki pokazują przy większej prędkości - tu wypadamy z zakrętu, tam wpadamy w jagody tudzież zbierające je jagodzianki, gdzie indziej atakuje nas drzewo. Ale to wiecie. Wiecie też że jest super organizacja dzięki niestrudzonemu Tomkowi Gągowi oraz że potrzeba nam więcej takich miejsc. Ale wróćmy do tematu przewodniego.

Wieczorkiem trasa względnie obadana, podobna się bardzo - żeby tylko pogoda raczyła się utrzymać na czas zawodów. Niby zeszłorocznego gapa nie ma, ale spływ wodny w tym miejscu to nie jest najlepszy pomysł. Czy ja znów narzekam?! Może jakiś obiadek by zjeść... Promenada wiślańska prezentuje się bardzo ładnie - sporo lokali i niezła pizzeria - to jest to. Co chwila widać lansujących się w tę i z powrotem Michała M. oraz jego świtę. Chłopa podobno szukają lokalu. Pięć raz w tę samą stronę?

Szykuje się chyba impreza u Panów w średnim wieku... Urodziny Szefa Przemysława, urodziny Pana Ireneusza. Urodziny Panny Tiny?

Idziemy pić!

Zdjęcie: *Joanna Bartnik*



Nazajutrz rano z lekkim bólem głowy (szarlotka jako nutrend to chyba nie to), zastanawiając się czy żubróweczka wylądowała w lodówce ruszamy na podbój stożka. Treningi idą całkiem nieźle, tylko zrywa się wiatr. Telefon od Agi - w centrum ulewa, ratuj się kto może. Eee, do nas nie dotrze. Rozskakani na hopach, rozjeżdżeni po zakrętach mamy nadzieję na słoneczną niedzielę. My? Pardon, Olek w błocie jest w swoim żywiole.

A jednak opady - zrywa się, kropla po kroplicy kiedy jesteśmy w domku lunie z całą siłą. I znów mo-

tyła noga - pralka będzie miała co prać po powrocie.

A co można robić w domku kiedy pada? Można czytać, można słuchać muzyki, można malować...

To chyba jakieś fanaberie z książki dla dzieci sprzed co najmniej ćwierćwiecza. Trzeba się bawić! Tym razem jedziemy Bąblowym golfikiem 'na lans'. Malowniczo pada, my spożywamy przepyszną pizzę, później wysokokaloryczne (mojee chteeryy liteeeryyy) lody i zapada decyzja- czas na relax w pełni. Wracamy do domku, tam bilard, lotki i... nutrend! Nie dajmy się

zwariować – pogoda nie popsuje nam wypoczynku.

W niedzielny poranek jak na złość otoczenie uświadamia mnie z poważnymi minami, że dziś skończył się czas szaleństw wieku naście i wypadałoby zostać elegancką młodą kobietą w Chanelkach i szpilkach od Jimmy'ego Choo. Jakżeby inaczej - gustowny foxowy czerwono-biało-czarny uniformik zwany przez złośliwców pidżamką oraz buty godne mistrza - fioletowe 5.10. Czego chcieć więcej? Taaak, pazury też mam czerwone.

Zdjęcia: **Kamil Kurasiński**



Szefer Acidoom zwany przez wtajemniczonych Królem Luljanem (ehh te bajki dla dzieci o zwierzakach w dżungli) w ramach jednodniowego prezentu ofiarowuje mi Intense Spike. Cieszę się jak dziecko - podobno dają radę, nie tak jak wygrzyzone (również sprezentowane jakiś czas wcześniej za jedyną słuszną Oldpryczą walutę) Ziomalowe wet screamy 60a. Docieramy na Stożek gdzie deptakiem sphywają rzeki uwodnionego błota. Będzie ciekawie- to pewne. Na wyciągu standardowo przemaka wszystko, nie tylko jersey- siedzimy z Kasią jak dwie zmokłe kury i trzęsiemy się z zimna. Kaś dała się namówić na zawieszenie roweru za siodełko – tak naprawdę to wbiła tym sobie przysłowiowego gwoźdź do trumny, ale o tym później. Śmigamy po trasie i same nie możemy wyjść z podziwu, że w błotku może być tak przyjemnie. Nie podsyca, wręcz przeciwnie - sphywa bo nadal pada. No i te Intensy (w ten sposób Siarosław doczekał się reklamy)! Na dole Pani przygotowująca się do pomiarów czasów wybiera dość niefortunne miejsca na przyglądanie się zawodnikom - wpada prosto pod koła. Dawno nie dostała świeżym błockiem po twarzy. Kaśka nudzi, że jej się nie chce. A tu ile kobiet! Wczoraj jeździło nas 9: dwie Anie, trzy Kasie, Domcia z Miśką wprost z południowej granicy, Agata no i ja. Dziś team się wykruszył – jedna Kasia ma bębę na palcu, druga na sztywniaku bez opon na warunki mokre nie da rady jechać, Dominika poważnie się potłukła.



**Czas start!**

Zdjęcia: Kamil Kurasiński



Zdjęcia: Kamil Kurasiński



Sędzia uśmiechnięty stoi pod parasolką – 3,2,1 – i niewiele pamiętam z eliminacji oprócz tego, że: na 1 zakręcie wpadłam w borówki i nie mogłam się z nich wydostać, tam też minęła mnie Kasia. Dalej ja minęłam Kasię. Wyprzedza mnie Dibi. Atakuje mnie drzewo i wyprzedza mnie Kasia. Oooo, wyprzedzam Kasię - ej, czemu nie masz siodełka? Niezamierzony sabotaż? Po prostu niefart. A dalej jedziem piecem. I nawet hopy pokonane, w tym główna na polance z dobieciem wszystkiego co się da – tu widać wpływy Pana Muchowego... Być na mecie to jednak miłe uczucie tym bardziej, że Miśka kwiczy, że nie jedzie w finale, a Kaśka straciła ważny element wyposażenia roweru.

Czas na frytki, coś ciepłego przydaje się, kiedy przemarza się od tyłka. Ale Oleś ma spaghetti. Przepraszam - miał dopóki nie przysłałam. Miłą atmosferę psują filozofie życiowe Wychodka Schodka, które – przepraszam ale muszę publicznie – działają mi na nerwy bardziej niż pies wyjący za oknem w środku nocy (poza tym całkiem spoko koleś).

Przechodząc do sedna sprawy nastął finał. Wraz z nim koniec opadów, a tym samym podsychająca ciapa. Niektórzy zastanawiają się czy nie zmieniać opon z 'mokrych wrzasków' na 'bagienne cosie'. A róbtka co chceta - lecim w dół. Zaaakręęęę, zaakręęęęty, chyba znów zakręt i polana - Kaśka? Co Ty tu robisz?! Widzę siodło OK, za to że mną nie OK- skleroza nie zapięła sobie kasku i lata na łbie. Dibi mnie przegania, jak miło. W ten sposób jestem na 4 pozycji z efektowną głebą tuż za metą wprost w Panią mierzącą czasy, która nie pierwszy tego dnia raz została (dosłownie) zmieszana z błotem. A Kaśka? „-Nie chce mi się..”, „-W połowie trasy?!”, „-W trzech czwartych!” – pogadały. Myjemy rowery, siebie przy okazji też. Wprost ze szlauchu to całkiem fajna zabawa, więc krzyki słycać chyba na drugim końcu wioski. Na dekorację nawet jeśli się nic nie odbiera - wypada przyjść względnie czystym.

I tu, podczas wręczania małego co nieco wychodzi na jaw smutna prawda – w Polsce jest kryzys i nie stać organizacji na papier do dyplomów powyżej 3 miejsca! Biorąc jednak pod uwagę przygotowanie trasy, nerwy związane z pogodą, fotokomórką i ogólnie cały szum - brak kawałka zmielonego drzewa można spokojnie wybaczyć.

Uśmiechnięci i ubłoceni wracamy na kwaterkę. Gdzieś za sobą słyszę ciche 'stoo lat, stoo lat'. No tak, musieli na koniec przypomnieć, a miało być tak pięknie..

# Babskim okiem...

## Wierchomla DH

Tekst: **Justyna 'Tina' John**

Zdjęcia: **Kamil Knapieński**

Tegoroczny sezon w Wierchomli za nami. A temat przewodni? „Krwawa Kiszka Traktorzysty”!

Wszystko zaczęło się w czwartek o godzinie 3 nad ranem. Wtedy to Mareczek prowadząc wspaniałą Cromę zajeżdżał do centrum Warszawy po moje i Olowe graty. Następnie droga przedstawia się już niezbyt ciekawie, aż do czasu przybycia na miejsce. Kwaterujemy się w dobrze znanym miejscu, skąd obserwujemy ludność poruszającą się wyciągiem. Nie ma jeszcze zbyt wielu 'człowieków', ale dopiero czwartek - poczekajmy do soboty.

Ogarniamy rowerki, siebie i jakieś jedzenie po czym ruszamy pod wyciąg. Witą nas znajoma obsługa która informuje, że Michał Tkaczyk (czyli drogi organizator) uwija się na trasie, więc bez problemu można z nim pogadać. No ciekawe, co też przygotował dla rowerzystów na finałową edycję? Smażymy się w zenicie, z wyciągu podziwiając.. właśnie - nie ma polan! Czyżby zagospodarowano ostatni las?

Zaczyna się - tempem podstarzałego żółwia badam trasę. Prawa strona będąca skupiskiem luźno posadzonych (samosiejnych?) drzew, w nim jakieś przeszkadzajki, polanka z hopeczką, 3 bandki, wielka banda, gapik, 'coś' spowalniające, i.. Downstairs! Tu wszystko się może zdarzyć. Lecimy po schodkach wypadając na hopę, małą ściankę i docierając do lasu – cały czas aż do końca. Nareszcie udało się załatwić prowadzenie trasy aż do końca niedostępnym dotąd, prywatnym lasem. A po lesie wypad na polanę kończący się hopą i sprintem do mety. Jeśli dobrze zapamiętałam nazwę - koło Markówki.

No no, kawał dobrej roboty! Tym bardziej, że dwie hopki to nowe elementy, które w końcu ktoś musiał wybudować (jak się okazuje - nasz gospodarz ze świętą Michała T.). Do końca dnia staczamy się lajtowym tempem. Nawet zdarza się, że pokazuję trasę zjeżdżającym po raz pierwszy. Najpierw Pan Michał ze swym bratem Piotrkim (podobno wyglądaliśmy z perspektywy wyciągu jak dwie kury staczające się za kwoką), później samemu Ziomalskiemu Marcinowi. Wieczorem wraz z Prezesami oraz nowym nabytkiem – Janiną (skąd go Pawło wytrzasnął?) mijamy granice zaprzyjaźnionego kraju aby nabyć niezbędny procentowy nutrend i zjeść lokalne specjalności. Na samą myśl o smażonym serku ślinka mi się ciśnie do ust..





Życie toczy się własnym (rumowym) rytmem kiedy wstaje nowy dzień. Powtarza się schemat dnia poprzedniego – jazda, jazda, jazda. Zjawia się długo wyczekiwana Dibi – uśmiech na ryjku i angielski humor. Jeździm dalej. Jest i Katarzyna! No to ekipa w komplecie. Papu też na Słowacji, rum również z colą, tym razem towarzystwie 'Satanistów z Izraela'.

Sobota rano przynosi ze trzy chmurki z których na szczęście nic nie spada. Spada za to Ziomał z polany w rów melioracyjny i od rana chodzi zły jak osa. Ja mu się nie dziwię. Powiedzcie mi, dlaczego atakują nas drzewa koło toi tojek? Każdy musi tam złapać defekt - a to rąbnie się w drzewo, to znów jakiś wstrętny wąż przegryzie oponę tudzież - ktoś skosi drzewo (ale to wieczorem i to w dodatku Żwirtek - jemu wolno). Sama poszkodowana przez w sumie sama nie wiem co, ląduję na (wtedy jeszcze rosnącym) malutkim pniu niewielkiego: grabu? jesionu? A chusteczka go wie...

Najważniejsze że stacza nam się dobrze. Nawet Boczek namawia swoją Kingę na próbę zjazdu na Norco Madzi i ponoć nieźle jej to wychodzi - może za rok będziemy mieć kolejną zawodniczkę? Bo Madziunia jakoś nie chce pokazywać swych (wcale nie małych) umiejętności na większych imprezach.

Na wieczór umawiamy się do hoteliku, wcześniej odwiedzając OldPryczą siedzibę. Nasi Państwo Młodzi - Marcelinka z Borysem chowają pod ciuchami szklane butelki z przezroczystym płynem - zaczyna się zabawa. Wbijamy na łożę, gdzie zaczyna się 'nutrendowanie'. Łatek z Ziomalem przynoszą „spacer po lesie” – lokalny wynalazek składa się z wódki chyba cytrynowej, soku malinowego oraz cytrynki, daje natomiast po garach z nienacka i znacząco. Coś o tym wiemy prawda Panie Łatku? Zaczynają się szalone tańce - oczywiście królem parkietu zostaje nieodmienne Jarek Pogoda, którego goni niestrudzony Michał Sieniawski. Jego brat Piotruś obserwuje bacznie całą sytuację, knując plan jak by tu pozbyć się rywali.

Ja sama dostaję bardzo poważne zadanie - zmęczyć Skowrona. Lekko już dziabniętego Dareczka całym swym urokiem osobistym ciągnę na parkiet gdzie biedak czuje się nieswojo. Ale od czego są znajomi - po jakimś czasie okazuje się, że ma w sobie ogromne pokłady talentu tanecznego i wcale nie rusza się jak ranny dinozaur. W stanie lekkiego szoku imprezowego zastaje mnie Olek, który zamontował już Boxxera pożyczonego od Borysa i nakazuje zakończyć imprezę. W sumie ma rację, jutro startujemy, a tu już grubo po północy.







Tak oto dobrnęliśmy do poranka zawodów. Rześcy i świeżutcy pojawiają się na starcie. Czekamy u góry, gdzie mamy lepszy widok na towarzystwo i zawsze jest większa zabawa. Okazuje się, że Żwirek skosił dzień wcześniej drzewo w lesie i zrobił się przesmyk (a może Posmyk?) wprost koło toaletki. AniaRrr układa jakieś dzikie rymy. Znaście pieśni religijne? A konkretnie tą na którą śpiewa się 'bilet miesięczny na okaziciela'? No to my mamy swoje – błogosławiona trasa downhillowa! Niestety w ferworze głupawy umyka nam zapisanie tekstu.. Rządzi też motyw EMOdzieci a wraz z nią - Krwawej Kiszki Traktorzysty. Jeszcze nie znacie? To macie - **film tutaj**. Tylko proszę mi tu bez podcinania się tępą stroną siekiery!

Tymczasem zaczęły się starty – kolej na mnie. To co się dzieje obok niewiele mnie interesuje - piknikiem w dół. Bez glebiszcza. Jest dobrze, ale Kasiula coś kombinuje. Podpuszcza mnie na zakład o browarka. Która z nas będzie czwarta ta stawia piwo piątej (nie żebyśmy już wiedziały jak będzie obstawiona pierwsza trójka). Czemu tak? A czEMO ja!

Przed finałem nastroje nie gorsze od tych przed eliminacjami - umawiamy się na jedną kwaterę w Ustroniu - dość mieszkania osobno, porządek musi być. Lecim piecem. Cisnę, cisnę, cisnę. I jestem na dole. Czekam chwilę a tu wpada Dibi równiuteńko z Kasią Kamińską. No to już wiem, że wiszę komuś piwsko. 'Ja się tylko wywaliłam, ja nie chciałam'. Terefere, znamy się nie od dziś.

Tym sposobem jestem sobie czwarta, Kasia w Ustroniu dostanie zimnego leszka, a Olo jest drugi w generalce. Ależ nie tak się umawialiśmy drogi Panie Porochniaku, miała być gleba pod publiczność daleeeeko za Olkiem. My sobie porozmawiamy później.

Wjeżdżają nagrody, jest flaga Old Pryków i chyba nie dowierzający samemu sobie - Ziomal (najlepszy masters). Zwyczajowe gratulacje, słowa od Organizatora oraz jakiejś Szychy z rządu lokalnego. W tym czasie Sewi prezentuje Ciubakę (czy jak to tam się pisze) – gardłowy ryk rodem z gwiazdnych Wojen powala na kolana bardziej niż jakiegokolwiek przemówienia!

Możemy sobie tylko życzyć równie udanych zawodów i jeszcze bardziej uśmiechniętego Michała Tkaczyka ze swym nierozłącznym quadem. W 2010 rzecz jasna...

# Babskim okiem...

*Mistrzostwa Polski DH  
Ustroń, Czantoria*

Tekst: *Justyna 'Tina' John*  
Zdjęcia: *Dawid Milewski, Ewa Kania,  
Kamil Kurasiński, Kamil Knapiński,  
Marek Chabros*



*Nasza dzielna Pani Redaktor ;)*

W pewien piękny sierpniowy poranek na Polskę runęła oficjalna informacja, że Mistrzostwa Polski w DH mają odbyć się na Czantorii. O nie! Banda idiotów nie mających o niczym pojęcia nie da nam jeździć! O ileż się pomyliliśmy...

Kiedy człowiek nie posiada z przyczyn wyższych internetu, skazany jest na ploty od innych - po wiadomości o wyznaczeniu godzin do jazdy zalała mnie krew- zaczyna się, już szukają zaczepki. Niezrażona postanawiam wybrać się w czwartek w południe na w sumie niezbyt odległą Czantorię i wy badać sprawę.

Mieszkańko dzielę z Dibi, Kasią Kamińską, Olem, Frodem oraz niejakim Żwirkiem-Posmykiem.

Zacznijmy od tego, że spacerkiem udaję się na trasę- Dibi pokazuje nam co gdzie i po co, przy okazji chwając się notatkami w stylu '3 w lewo, 2 w prawo, zakręt, prosta - nakurrrrr...'. Old Pryki spotkane po drodze niestety nie są w stanie wejść na górę. Podobno czekają na nich pierogi w restauracji na dole, ale my tam swoje wiemy.

Póki co wszystko idzie zgodnie z planem- mamy piękną pogodę, trasa wydaje się niezbyt trudną za to stromą (ścianka mnie wykończy coś mi się zda- je). Spać? Rano czas się dobudzić: pobudka o 6 to nie jest dobre wyjście, ale jakiś pajac wymyślił sobie wjazdy o świcie. Wbijamy pod wyciąg a tu.. pełna kultura. Dzień dobry, może pomóc zawiesić rower? Szczęka mi opadła. Wyciąg zwalnia przy wsiadaniu i wysiadaniu, wieszamy za siodło, barierkę bezpieczeństwa opuszczamy podczas jazdy - czy ja jestem aby na pewno w Polandzie? Wsiadka droga Pani - czas ogarnąć teren. No więc po zakrętach następują polany z zakrętami i znów zakręty. A do tego dla odmiany stromo i zakręty plus zakręty. I sypkie podłoże gdzie zapewne wyjdą dziury. Podoba mi się tu. I widoczki takie przyjemne na miasto i góry. A gdy popada? Pozostanie mi usiąść i płakać. Dość maseczek jak ze spa!

Pani Ania R. robi za przewodniczkę, toczymy się za nią podpatrując myki i odpowiednie linie. Gdzieś obok śmiga Soja i Agata - ładnie sobie laseczki radzą.

Tymczasem dopada mnie kryzys - nie chce mi się. A tu jeszcze niespodzianka przyniesiona przez Muchomorka, czyli Pana Posmyka Seniora: dzieci, będzie jutro lało. Ooo niee, to jest demotywator tak zwany. No to dziś jeździmy. A trasa długa, więc może tak wyznaczyć sobie granicę obciachu? Zmieścić się w 10 minutach. No dobra, 15 na treningach. I sama nie wiem, ile mi wyszło.

Dzień chyli się ku końcowi, czas na małe co nieco. I spaaać. Dibi ogarnia głupawka. No dobra, mnie też. Może pajęczka ze ściany ktoś chce? Odwiedziły nas takie 'maluśkie' 8 cm kątniki domowe. Służymy pomocą w razie czego.

...a a a skrzaty dwa... :D

Pobudka w sobotę rano. Nie, ja nie wychodzę w takie warunki na trasę, chyba się komuś coś pomyliło. Zimno, mokro i niemiło. Po śniadaniu mały spacerek gdzie nabywamy z Anią peleryny na błociszce w których wyglądamy jak nieudolna wersja kondonierki połączonej z teletubisiem. I wspinamy się w okolice hopy. Odechciało mi się nagle startować. Objam się do późnego południa popychając pierdoły z mamą Michała Muchy. W takim też stanie zastaje mnie Olek, z którym zawijamy się do domku by wybyć na miasto na papu. Tam też decyduję się na lokalny specjał jakim są naleśniki z przeróżnymi nadzieniami.

Zasada numer jeden: jesteś w Ustroniu? Naleśnikarnię „Delicja” musisz odwiedzić obowiązkowo. Po takim obiadku o dziwo nawet zachciewa mi się jutro

startować. Byleby zjechać, bo co to za frajda przyjechać gdzieś i nie sprawdzić się, nawet mimo trudnych warunków pogodowych. Po leniwym popołudniu nastaje czas, aby się zapisać. W sumie zapisuje mnie Olek, ale od Żwirka dowiaduję się, że dziś jest jeszcze trening obowiązkowy - z racji Mistrzostw Polski trzymają się zasad jak nigdy. Ehh, mus to mus - Kasia, idziemy. Taplając się w bloku jak świnki w bagnisku, poklejone powertapem, ale z uśmiechami na ryjkach lecimy do kolejki z karcherem. Rzucamy się bobkami? Dostałeś w łeb błotem? Przywidziało Ci się.

Wieczorkiem ktoś dorwał się do gitary, ktoś wymawia mi czokoglobule na śniadanie i ktoś sący rum z cola. Ktoś też jara sziszkę i goni kątniki po kuchence. Czy to nasza kuchnia? A po nocy przychodzi dzień.



Obklejona powertapem, aż Kielpin krzyczy za mną 'teletubiś pedał' trenujemy się z nornicą. Bum, zium, gruch! Czy ja leżę? Tak jest Panie - ja sobie zupełnie nie radzę. I po co mi to? A po to, żeby podnieść babską statystykę - zapisały się cztery wspaniałe kobiety o niebanalnym poczuciu humoru i wybitnej urodzie. Zaprzeczysz? Masz w łeb pacyną błota uformowaną w bobka! Zdaje się przyszedł czas na eliminacje. Przerażona jakby przede mną paradowało stado krwiożerczych dinozaurów lecę na podbój Czantorii. Smutna prawda: mój sukces kończy się zanim się zacznie- pierwsze kamyczki i gleba. Oj jakże ładnie ten świat wygląda z perspektywy dżdżownicy, tylko czemu mi zielono przed oczami? Aaa, może to Mangoo i Adolf świecą czymś po oczach, mieliśmy szukać trufli. Teraz to nieistotne, lecim dalej. Ściana płaczu postawiła mnie do... poziomu- leżę jak naleśnik kminiąc po co to wszystko. W dół, niewiele pamiętam, jeszcze jakieś dwa potknięcia i jestem na mecie. O czas nie pytam. We łbie kołowrotek- masz babo placek, nie pojedziesz w finale. Siedzę, siedzę, siedzę. Powoli przechodzi. A czas to jakaś kompromitacja.

Podobno to Soja jest pierwsza, a gdzie Dibi? Dobra, dotrzymam jej towarzystwa w finale- we dwie różniej.

Przybywam. Laska motywuje mnie do jazdy, ale nie tylko on. Chyba się chłopaki przejęli. Adolf, a Ty się nie śmiejesz. I Ty Mangoo też. To wasza wina, trzeba było mnie nie dziabnąć patykiem jakieś pół godziny wcześniej.

Zdjęcia: **Dawid Milewski**



Czas na mnie. Spokojnie, bez nerwów – zaczepiam się w taśmę gdzieś w połowie. No cóż, jak to mawia pewien przedstawiciel firmy Sunn: kto się dupą urodził, kanarkiem nie umrze. Coś chyba nie działa. Aha, przruteczka odmówiła współpracy. No trudno, trzeba się powstrzymać od nadmiernego hamowania, co w warunkach podsychającego błota stanowi dla mnie nie lada wyzwanie. Dobrnęłam do mety. I co? Rucińska Mistrzynią Polski! Biegnę do niej ile sił w nogach, wyściskać, poddusić, no normalnie się nie da! Cieszymy się jak dwie osobniczki wypuszczone z zakładu dla umysłowo chorych. Mówiłam, że to będzie jej dzień, to nie słuchała- zawsze wie lepiej...

No i nie szukała tym razem 5 złotych pod drzewami, to pewnie dlatego. A ja? Zmieściłam się w 10 minutach, to już połowa sukcesu. A tak serio, to dumna jestem z siebie, bo jako naczelną strachulec wśród kobiet dałam sobie radę z wciąż za trudną dla mnie trasą. To tyle z mojej strony. A jak prezentują się wyniki? Pan Śliwa pierwszy w elicie, Kermicio juniorem na medal. Dibi Dibi Dibi, ale o tym wiecie i on, Diabelski Koniuszewski: masters nad mastersami. Tyle na temat licencjonowanych.

W tym miejscu wypadałoby się pożegnać, ale jeszcze kilka słów.

*Primo:* nie byłoby startu Huberta Posmyka gdyby nie gest ze strony Patryka Abramskiego. I to wcale nie kozakiewicza! Otóż po stwierdzeniu na chwilę przed startem, że Żwirkowy Turner nie nadaje się do dalszej jazdy z powodu złamania - Patrycy rezygnuje ze startu i starania się o tytuł Mistrza Polski w kategorii Masters - oddaje swoją Santę młodszemu koledze z teamu. Aż mi się łezka w oku zakręciła ze wzruszenia.



Zdjęcia: Ewa Kania



*Secundo: Tomaszowi Gagatowi za cały wspaniały sezon 2009 podziękować chcę w imieniu społeczności rowerowej oraz życzyć dalszej wspólnej współpracy, mniej stresów w 2010 oraz większej liczby sponsorów wraz z ludźmi chętnymi do pomocy.*



*Zdjęcie po prawej: Dawid Milewski  
Zdjęcie na górze: Kamil Kurasiński  
Zdjęcie na dole: Kamil Knapiński*



Zdjęcie: **Marek „Kiełpin” Chabros**

*Tertio: **Olkowi** za cierpliwość w niestrudzonej pracy nad próbą zrobienia ze mnie prorajdera, **Mamie Muchy** za doping i ciepłe słowa oraz **Dibi, Lasce** i **Acidoomowi** za mentalne wsparcie.*

***Niech moc będzie z wami Misie Pysie!***

*...a to właśnie najstydniejszy  
mieszkaniec kiełpina - Marek  
we własnej osobie”*

# „Teleporter”

## Kalwaria Zebrzydowska

Tekst: Artur „Toca” Tokarski

Zdjęcia: Szymon „Szymex” Kachnic,  
Jakub „Jaro” Jarosz

„- Siema Jaro! Co dzisiaj robimy? Może jedziemy na Monka, bo tam dobre warunki będą, a dopiero padało.

- No w sumie możemy jechać. To o 15 u mnie!

- A później może jeszcze na Fern Glade?

- No zobaczymy jak się z czasem wyrobimy. To narka!

- Narka!”

(...)

„-Jaro! Widziałeś to?! Ale mną zarzuciło na ostatniej hopie! Którędy wracamy?

- Mam pomysł. Chodźmy tutaj w prawo zobaczymy co tam jest...

- Eee... Tak na przełaj... Bezsens...

- Nie marudź. Chodź!”

I tak oto dwóch panów, twórców Fern Glade, wyruszyło na zwykłą majową przejażdżkę. Pogoda była co najmniej kiepska. Deszcz siąpi, w lesie mgła, gogle parują. Codzienna szarówka.





I od tego wszystko się zaczęło. Po około 10 minutach drapanki dotarliśmy do miejsca dużo nie odbiegającego wyglądem od Kanady. Zwalone drzewa, praktycznie jedno na drugim, paprocie, iglasta ściółka, strumień. Genialne miejsce do budowy single tracka!

Przez trzy miesiące robota paliła nam się w rękach. Zbudowaliśmy już 2 kilometry trasy, ale zostało nam jeszcze sporo do skończenia. Jaro wyjechał do pracy. Zostałem sam z Matim. Budowaliśmy dalej. Po kilku tygodniach dotarliśmy wreszcie do river gapa. Zebraliśmy większą ekipę żeby postawić go jak najszybciej i w końcu powstał potwór na którego widok zbladłem... *"Boję się własnego dziecka..."*

Wreszcie i głód budowniczych został zaspokojony. Po trzech miesiącach grabienia, noszenia (albo wożenia) desek, przerzucania zwalonych drzew, kopania band i zbierania kamieni, powstała miejscówka inna niż wszystkie kalwaryjskie trasy. Miejscówka łącząca dwa style jazdy: downhill i freeride. Miejscówka rodem z Kanady ;)



*A teraz Ty... Jesteś gotowy na „teleportację”?*





Zbaczasz właśnie z głównego szlaku prowadzącego na górę Żarek. Twoje opony łamią leżące patyki, przedzieras się z przerażającą prędkością przez gąszcz paproci... Twój rower odmawia posłuszeństwa, chwytasz za klamki i się zatrzymujesz. Zastanawiasz się co się stało. Przed tobą odsłania się wąski single track prowadzący stromo w dół. Hamulce ostygły. Zew freeride'u pcha cię tam wszystkimi siłami. Jeden ruch korbą i znajdziesz się w zupełnie innym miejscu. Ruszasz! Czujesz przyływ sił! Cieszysz się jazdą i pędzisz w dół wąskim trawersem, kapitalnie balansujesz maszyną na rock gardenie, wbijasz się w wąską agrafkę z pełną prędkością, zeskakujesz z małego progu, pędzisz dalej w dół i w oddali dostrzegasz drewnianą konstrukcję. Teraz trasa zmusza Cię do zatrzymania ruchu tylnego koła... W powietrzu rozlega się zapach półmetalicznych klocków Accenta. Poślizgiem kontrolowanym pokonujesz zakręt, a z pod twoich opon wylatuje błotnisty pióropusz, ale pędzisz dalej. Pokonujesz następne zakręty i trawersy w niesamowitym stylu. No to co teraz? Może manuałem przez muldę? Jedziesz dalej, przeskakujesz zwalone drzewo i wklejasz się w bandę. Twój instykt prowadzi Cię north-shorem na wysokości dwóch metrów wprost w otchłań dropa. Czujesz flow! Zeskakujesz z dropa, Twój rower wciąż przyspiesza, puszczasz klamki, przeskakujesz zwalone drzewo i pędzisz dalej... Ups! Coś jest nie tak!



Wylatujesz z gapa wprost w rock garden, Twój rower podskakuje w każdą stronę. Nie pomagają Ci żadne DW-Link w twoim 7Pointcie czy RC2X Marzocchi i w końcu wylatujesz z trasy. Otrzepujesz się z pyłu, igieł i wracasz na swojego rumaka, siadasz i ruszasz dalej. Tym razem już trochę ostrożniej... Nie puszczasz tak łatwo klamek, lekko poobijany zjeżdżasz ściankę i zakręcasz na kolejnym wąskim zakręcie. Sekcja band w paprociach, w oddali przebiega sarna. Jedziesz dalej. Wylatujesz z ostatniej bandy na full speedzie i dostrzegasz gapa... Ledwo się przed nim zatrzymujesz. No i co teraz? Freeride'owy gap z wybiciem do góry. Lotu jak nic z 10 m. Wracasz się, siadasz na rower i znów próbujesz! Lecisz, łądujesz (!), łapiesz flow! Nic tylko kręcić korbą z radości! Suniesz dalej, single track'iem, bandami, dalej jesteś pod wrażeniem klimatu tego miejsca... Skok! Banda! W prawo! W lewo! Prosto! Ogień!!! Ostatni zakręt wprost w wąwóz, ścianka i river gap! Stop! Pogadane... 10m dzieli Cię między wybiciem, a łądowaniem. W końcu przejeżdżasz kładkę i siadasz z boku. Słyszysz szum opon i odgłosy pędzącego lokalesa. Widzisz jak jakiś koleś na 7Pointcie skacze gapa! Był tak pochłonięty jazdą, że nawet Cię nie zauważył! A może to twoja wyobraźnia? Nie ważne! Wracasz, rozpędzasz się i skaczesz! To dopiero hardcore! Pędzisz dalej! Dziękujesz Bogu, że żyjesz! Przejeżdżasz przez kilka kładek przecinających strumień i jesteś z powrotem w Polsce...





I teraz podziękowania! Nie mogłem sobie tego darować. Po pierwsze chylę czoła do Jakuba „Jaro” Jarosza i Mateusza „Sooksa” Sycha za wytrwałą pracę nad tą kapitalną miejscówką i za to, że można na nich polegać. Kuba zza granicy cały czas służył radą. W następnej kolejności panu Tokarskiemu za podarunek wprost z tartaku, bez którego ta miejscówka nie była by tak klimatyczna! Calej ekipie budującej: Pawłowi, Ani, Szymonowi, Dorianowi, Michałowi, Grześkowi i wszystkim doradcom! A także Zbigowi za cierpliwość po drugiej stronie monitora ;)

**WYSOKICH LOTÓW WSZYSTKIM!**



# Nie da Ci tego matka, nie da dziewczyna, tego co da Ci Kalina!

Tekst i zdjęcia: **43RIDE**

Kalina, miejsce które jest schowane przed „niechcianymi”, a właściwie to jest to tor, który się tam znajduje. Znają te miejsce ludzie z Piły i okolic, głównie architekci. To ludzie z pasją, tak mogą ich nazwać: Ari (arkadius), Stefan (stefanshebenshe) i Seba. W wolnych chwilach „kalina” jest poprawiana co chwilę, ryta, kopana. Co chwila powstają jakieś nowe pomysły, przedłużanie linii itp.

Kalina oferuje dużo. Z pewnością niemożna się tam nudzić, a to dlatego, że każdy znajdzie coś dla siebie, od prostych hop na rozgrzewkę po dropy, north-shory, gapy, step-up’y, profile, tetter-totter’y (czyli bujawki). Jednym słowem zabawy jest na cały dzień i to dobrej zabawy. Z tego miejsca jeszcze nie wycisnęliśmy wszystkiego, ale to zrobimy. Do gór mamy 400km, czyli na polskie realia 5-6 godzin kręcenia kierownicą, a nie zawsze chce się jechać w nocy tylko po to, żeby pojeździć 2 dni i w nocy wracać. Z tego powodu zrobiliśmy coś na wzór małego, podkreślam małego, mini parku rowerowego. Nie ma tu wyciągów, tłoku ludzi, zawsze możesz poczuć się wyjątkowo. Miejscówka rodem jak z Kanady i wcale nie wyolbrzymiam tego, jest wilgotno, dużo paproci, zielono, a to daje doskonały klimat do jazdy, zresztą sami wiecie.

Ogólnie jest to miejsce gdzie można pojeździć freeride, jest jedna linia dh, głównie żeby nie wyjść z wprawy, a reszta jest stricte freeride’owa. W czasach złodowacenia lodowiec w Pile tylko liznął lodu, więc są tego pozostałości. Na odcinkach bardziej płaskich górują kładki, drabinki, konstrukcje drewniane, czyli jednym słowem northshory.





Kalina jest miejscem nielegalnym, no prawie, pod tym względem, że władze lasu wiedzą co tam jest i nie robią nam pod górkę. Dbamy o to miejsce, nie śmiecimy nie robimy syfu, a to plusuje u forest rangerów. Nikt nikomu nie wchodzi w drogę, a wtedy jest wilk syty i owca cała jak to mówi staropolskie przysłowie. Kalina znajduje się 7 km od Piły w stronę Kaczor. Jadąc z Poznania musimy kierować się za mostem w Ujściu na Byszki, gdzie następnie skręcamy w prawo pod wiaduktem kolejowym. Jakieś 200-300m dalej stajemy koło wielkiego dębu i dalej już rowerem prosto do tablicy z nazwą Pętla Morena. Jadąc z Bydgoszczy czy Szczecina wbijamy się na obwodnicę do Poznania. Dalej kieruje nas znak Kalina-Kaczory i jedziemy jak wyżej.



Przyjeżdż, pojeźdź, surowym okiem oceń co chłopaki z Piły robią jak się nudzą i mają zajawkę na jazdę. Zapraszamy, a na pewno razem pojeździemy.

Kontakt: [ari13@poczta.fm](mailto:ari13@poczta.fm)



# ZJAZDOWY TEST ENDURA

Tekst & test: Aleksander „kelo” Wieczorkiewicz  
Zdjęcia: Konrad Jonak, Rafał Mazur

Test 43RIDE

Do grona firm ze zjazdową odzieżą dołączyła ostatnio firma Endura. Czy spodnie, koszulka, rękawiczki i kurtka przeszły test? Czy Endura, dotąd kojarzona głównie z cross-country i Enduro, stworzyła produkty nadające się do freeride'u i downhill'u? Sprawdziliśmy to!





# ENDURA

## Spodnie Singletrack 3/4

### Dane oficjalne:

- wykonanie z Cordury zapewnia doskonałą trwałość
- materiał pokryty Teflonem zwiększającym odporność na wodę
- rozpinane panele wentylacyjne z wewnętrzną siateczką
- podwójne i potrójne szycie na wszystkich szwach
- 4 kieszenie + 1 zapinana
- możliwość wpięcia wewnętrznych spodenek w systemie Click-fast
- szorty dostępne są również w wersji krótkiej i jako długie spodnie

Do testu otrzymałem rozmiar L – muszę przyznać, by on na mnie pasował musiałbym wypić chyba ze 100 browarów. Na szczęście spodenki zostały wyposażone w paski ściągające: 2 po bokach i jeden z przodu wraz z klamerką. Ściągnąłem je niemal na max-a i jest okey. Spodnie są bardzo zaawansowane technologicznie i przemyślane konstrukcyjnie. Nawet nie próbuję tu opisywać wszystkich materiałów. Spodnie są zszyte z wielu paneli o różnym charakterze. Tam gdzie mają być rozciągliwe, mocne i przewiewne, tam są – wszystko tak jak powinno być.

Spodnie mają moc, kieszeni dwie z tyłu – pomyślane tak, że jak coś w nie włożymy to na tym nie usiadzimy. Kolejne dwie od przodu. Wszystkie te kieszenie są zamykane małymi rzepami. Dodatkowo w lewej kieszeni z przodu jest schowana kieszonka zamykana na suwak - idealna na cenne rzeczy. Krój spodni jest wygodny i w żaden sposób nie ogranicza ruchów. Ochraniacze na kolana mieszczą się pod spodnie, nic o nic się nie zaczepia ani nie przeszkadza. Dodatkowo na końcach nogawek są paski z rzepami, którymi można spiąć nogawki – rozwiązanie sprawdza się nawet z założonymi ochraniaczami. A na gorące dni mamy możliwość włączenia klimatyzacji – rozpinamy dwa suwaki na udach i przez cieniutką siateczkę hula wiatr ;)



# ENDURA

## Rękawiczki Singletrack

### Dane oficjalne:

- krótki mankiet
- elastyczna siateczka pomiędzy palcami
- silikonowe nakładki na placach i na dłoni poprawiające chwyt
- nakładka absorbująca energię
- delikatne wstawka do wycierania potu z twarzy
- dyskretne elementy odblaskowe

Rękawiczki były testowane zarówno przy codziennej jeździe, na dirtach czy podczas startów w zawodach downhillowych.

Rękawiczki mimo wstawki żelowej zapewniają bardzo pewny chwyt kierownicy, gdyż wstawka jest umieszczona bardzo blisko nadgarstka. Gdy trzymamy kierownicę mocnym chwytem wstawka nie przenosi obciążeń. Natomiast jeśli jedziemy „komfortowo” z rozluźnionym chwytem opieramy wtedy dłoń o kierownicę z wykorzystaniem ów żelowej wstawki.

Muszę przyznać, że takie rozwiązanie powoduje iż rękawiczka jest bardzo uniwersalna. Od turystycznej jazdy po ekstremę. Ekstremalistów może jedynie odstraszyć brak wzmocnień / ochron od góry rękawiczki, ale coś za coś - w zamian otrzymujemy lekką i bardzo przewiewną rękawiczkę, wręcz idealną na gorące dni. Elastyczna siateczka między palcami – zdaje egzamin - zapewnia świetną wentylację podczas jazdy. Dodatkowo po wewnętrznej stronie znajdują się dziurki wentylacyjne. Minusem w gorące dni jest to, że frotka do wycierania potu znajduje się jedynie na palcu wskazującym, natomiast kciuk jest pokryty dość szorstkim materiałem.



# ENDURA

## Koszulka Burner

Szaro bury ktoś powie, ale technologicznie bardzo zaawansowany. Większość jersey'ów dostępnych na rynku jest wykonana z jednego, góra dwóch różnych materiałów. Endura to aż 3 różne materiały, w dodatku bardzo mądrze skomponowane. Przód i tył bluzy to materiał, który doskonale znamy z wszystkich jersey'ów. Pod pachami mamy dwa duże panele z super przewiewnej siatki, ciągnące się aż do szyi. Na barkach oraz od łokcia do nadgarstka mamy wzmocniony materiał pokryty teflonem dzięki czemu jest odporny na wodę. Od spodu rękawa przy nadgarstku znowu mamy siatkę dla lepszej wentylacji. Wszystkie łączenia materiałów są wykonane grubym szyciem widocznym od zewnątrz. I tu jest jedyny minus jakiego się doszukałem – pasek z rzepem od mojego fullface'a pozaciągał niteczki.

Absolutnym hitem tego produktu jest mała kieszonka zamknięta na suwak – idealna na karnet! Jest to najlepszy jersey do enduro i freeride'u jaki widziałem!



Zdjęcie: Rafał Mazur

Na początek kilka danych oficjalnych:

- **Membrana PTFE** połączona z materiałem **Cordura** zapewniająca 28.000g/m<sup>2</sup>/24 i 15.000mm odporności na wodę oraz zwiększoną odporność na uszkodzenia
- **Wodoszczelne szwy** zabezpieczone taśmą
- Regulowany kaptur
- Przedłużone panele wentylacyjne z przodu, które mogą być używane jako kieszenie
- Wodoodporne zamki
- Dodatkowa kieszeń z przodu
- Odpinane wewnętrzne rękawy chroniące przed przedostawaniem się wody i wiatru do wnętrza kurtki

#### **Pierwszy rzut oka...**

W nasze ręczki trafia towar, którego wykonanie zadowoli najwybredniejszego konsumenta. Zastosowane materiały o wysokich parametrach technicznych, zszyte starannie i nienagannie, tworzą kurtkę do zadań specjalnych. Wodoodporne (wszystkie!) zamki, podklejane szwy, wysoka stójka czy regulowany kaptur w sposób perfekcyjny zabezpieczają przed dużą ilością wody. Zamki na korpusie to otwory wentylacyjne, które jednocześnie mogą pełnić funkcję kieszeni. Tuż obok na rękawie (pod pachą) znajdują się zamki, które po rozsunięciu pełnią rolę





wentylacyjne. Kurtka wyposażona jest w „suchą” kieszeń oraz w kieszeń na rękawie, którą ja wykorzystałem na ukrycie karnetu :) Kurtka posiada również odpinane wewnętrzne rękawy chroniące przed przedostawaniem się wody i wiatru do wnętrza - łał, na początku myślałem, że to jakiś zbędny bajer, ale... podczas jazdy sprawdza się wyśmienicie, chroni tak jak napisał producent. MT-500 posiada przedłużony tył, dół kurtki z możliwością regulacji za pomocą ściągaczy. Stójka i kaptur również są w ten sposób regulowane. Do uszycia kurki Endura, dla zwiększenia jej odporności w trudnych warunkach użyto materiału Cordury.

#### **Praktyczna strona Endura MT-500...**

Krój kurtki idealnie spełnił moje oczekiwania. Przedłużony tył - ok, krótszy przód - super (przynajmniej nie zbierały mi się z przodu zbędne fałdy materiału, kurtka dobrze przylegała). Szerokość również całkiem ok, „efekt żagla” nie występował. Podczas jazdy czy podejść, parametry oddychalności jak i otwory wentylacyjne zostały sprawdzone i muszę przyznać, że materiał jak i wachlarz wentylacji jaki dają dodatkowe otwory pozwolą nam pokonywać trasy w spokojnych i komfortowych warunkach. Będąc długo w górach, długo wywoływałem deszcz, ale niestety los chciał inaczej i nie mogłem sprawdzić kurtki w deszczowych warunkach. W następnych odsłonach z pewnością napiszę jak kurtka sprawuje się w deszczu, ale sądząc po nizinnych doświadczeniach wynik powinien być bardzo dobry...





# DAKINE

## rekawiczki Cross-X

Tekst & test: **Justyna John**

Zdjęcia: **Mariusz Micharewicz**

Zacznę od tego, że posiadane przeze mnie rękawiczki testowane były tak w upale jak i w błocie i deszczu – nie oszczędzałam ich. Materiał jest przyjemny w dotyku, coś a la zamsz od wewnętrznej strony i sztuczny, prawie nie oddychający z zewnątrz. Producent opisuje to obco brzmiącymi nazwami: Clarino, Terrycloth, Nylon, które mnie (poza nylonem) kojarzą się z lekami na kaszel. Materiały superoddychalne. Właśnie, oddychalność. Podobno mają bardzo dobrą, ja jednak nie bardzo to zauważyłam.. Posiadają za to inną zaletę- pot pięknie wsiąka w materiał nie dając uczucia 'pływającej łapy' oraz, o dziwo- nie śmierdząc przy tym aż tak jak większość tego typu produktów. Dakine obiecuje wstawki z elastycznego plastiku i silikonowy antypoślizg na palcach.

Co do wzmocnienia mam wrażenie że jest to podwójny materiał a nie plastik, ale dobrze że go nie czuć i nie jest aż tak sztywny, chociaż pewnie niektórzy mogą być zawiedzeni. Antypoślizg występuje na kciuku i palcu wskazującym- póki co nie ściera się i ładnie pełni swe zadanie. Rękawiczki mam idealnie dopasowane pod względem rozmiaru a jednak mam jedno spore ale- miękka skórka jaką posiadają od strony trzymania gri-

pów dopasowuje się do dłoni, jednak w moim przypadku zostawia paskudne odciski jakich nie miałam przy poprzednich rękawiczkach. Z początku użytkowania wewnętrzne szycie lewego palca wskazującego rozcięło mi skórę do krwi- może to wypadek przy pracy, może wina złej nici- tego nie wiem, ale strumień czerwonej cieczy mimo nietkniętej powłoki rękawiczki daje do myślenia.

Sama w sobie rękawiczka jest wytrzymała, dobrze współpracuje z gripami (a mam dość śliską gumę gripa) – nie zsuwają się ani nie przesuwają i dłoń nie lata, nie jest także zbyt ściśnięta. Idealnie leżą na kobiecej łapce, co w przypadku innych damskich rękawiczek wcale takie oczywiste nie jest. Z czysto kobiecego punktu widzenia powiem, że moja wersja kolorystyczna, to jest czarna z błękitnym napisem jest najładniejsza. Delikatna, nie nachalna- cieszy oko. Co do ceny kosztują 119 złotych.

Według mnie jest to dobry wybór dla pań o szczupłych dłoniach które źle się czują w szerszych, męskich rękawicach. Nie jest to jednak najlepszy produkt dla amateerek długiej, komfortowej jazdy typu turystyka/ odświeżenie XC, gdyż narażają się na odciski – w tym przypadku lepiej wybrać coś w żelową wkładką lub bardziej miękki i idealnie wyprofilowanym materiałem. Do zjazdu, gdzie ważne jest idealne trzymanie kierownicy oraz do typowych zabaw z rowerem będą OK. Niezły produkt za wcale nie aż tak wielkie pieniądze.





# POMOC DLA TOMASZA STANIEWSKIEGO



## **WALKA Z CHOROBAŁĄ NOWOTWOROWĄ**

Tomasz „Tis” Staniewski jest 22-letnim rider’em i zawodnikiem BMX/MTB z Leszna, u którego na początku roku wykryto nowotwór złośliwy. Tomek jest na chwilę obecną po pięciu chemioterapiach. W planach jest również terapia na Węgrzech, która jest niestety bardzo kosztowna.

Jeżeli chcesz pomóc Tomkowi możesz przelać pieniądze na numer konta:

**05 1020 3088 0000 8302 0057 9557**

**Tomasz Wojciech Staniewski**

**Ul. Holenderska 5/3**

**64-100 Leszno**

Więcej informacji znaleźć można na stronach:

- **[tomaszstaniewski.pl](http://tomaszstaniewski.pl)**

- **[vimeo.com/2083306](https://vimeo.com/2083306)**

## Wydawca:

Magazyn PDF 43RIDE jest częścią strony [www.43ride.com](http://www.43ride.com)

## Redakcja 43RIDE:

**Zbigniew Nowicki** - [zbig@43ride.com](mailto:zbig@43ride.com)  
**Tomasz Profic** - [tomasz@43ride.com](mailto:tomasz@43ride.com)  
**Justyna John** - [tina@43ride.com](mailto:tina@43ride.com)

## Kontakt:

tel. +48 793 445 524 / fax. 0-22 702 17 19

email: [info@43ride.com](mailto:info@43ride.com) / gadu-gadu: 9579049

## Współpraca:

- Adam Woźniak - [awozniak.com](http://awozniak.com)  
- Artur „Toca” Tokarski  
- Dariusz Dziadek  
- Dawid Milewski  
- Ewa Kania  
- Jacek „Słonik” Kaczmarczyk - [jacekslonik.pinkbike.com](http://jacekslonik.pinkbike.com)  
- Jacek Stec - [jacekstec.com](http://jacekstec.com)  
- Jakub „Jaro” Jarosz  
- Jakub Wittchen  
- Jan „Elvis” Kiliński  
- Joanna Bartnik  
- Kamil Knapiński  
- Kamil Kurasiński  
- Kuba Drobik - [madsport.pl](http://madsport.pl)  
- Krzysztof Kawula  
- Łukasz Łosoń

- Marcin Borek - [skafunderbikefest.com](http://skafunderbikefest.com)  
- ks. Mariusz Pohl  
- Mariusz Micharewicz  
- Marta Winiecka  
- Mateusz Rul vel Sochacz  
- Michał Chodkowski  
- Michał Jasiński - [dig-nitty.info](http://dig-nitty.info)  
- Olga Filipowska  
- Oskar Wilk  
- Szymon Dziedzic  
- Szymon Kachnic - [szymex183.digart.com](http://szymex183.digart.com)  
- Tomasz Nowak  
- Tomasz Rakoczy - [tommysuperstar.com](http://tommysuperstar.com)

## International photographers:

- Matt Domanski - [mattdomanski.com](http://mattdomanski.com)  
- Olivier Weidemann - [commencal-bicycles](http://commencal-bicycles.com)

*Dziękujemy wszystkim za możliwość wykorzystania ich słów i obrazów, co umożliwiło Nam zebranie tego w jedną całość i stworzyć ten numer 43RIDE!*

# 43RIDE.com

Następny numer 43RIDE ukaże się pod koniec grudnia 2009!



**Pamiętaj, TY również możesz pokazać coś innym! Jeżeli chcesz podzielić się ciekawymi materiałami, skontaktuj się z nami!**

**Czekamy na Wasze materiały do końca listopada 2009.**

Przedruk i wykorzystanie w jakiegokolwiek formie bez wcześniejszej zgody redakcji **43RIDE** są zabronione. Redakcja nie zwraca nadesłanych materiałów. Za treść publikowanych ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

**43RIDE** nie stanowi oferty w rozumieniu prawa i jest publikowane jedynie do celów informacyjnych. **43RIDE** jest darmowym magazynem dostępnym do pobrania w formacie PDF ze strony [www.43ride.com](http://www.43ride.com)