

IDŹ DO:

- Spis treści
- Przykładowy rozdział

KATALOG KSIĄŻEK:

- Katalog online
- Zamów drukowany katalog

CENNIK I INFORMACJE:

- Zamów informacje o nowościach
- Zamów cennik

CZYTELNIA:

- Fragmenty książek online

do przechowalni

do koszyka

BESTSELLER

NOWOŚĆ

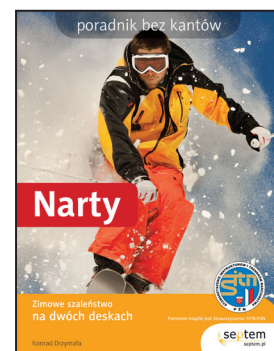
 **Helion** Wydawnictwo

Wydawnictwo Helion
ul. Kościuszki 1c
44-100 Gliwice
tel. 032 230 98 63
e-mail: helion@helion.pl

e-mail: septem@septem.pl
redakcja: redakcja@septem.pl
informacje: o.ksiegarni.septem.pl

Narty. Poradnik bez kantów

Autor: Konrad Drzymała
ISBN: 978-83-246-2491-1



Zimowe szaleństwo na dwóch deskach. Biały sezon czas zacząć

Historia nart sięga 5000 – 3000 lat p.n.e., kiedy to nad jeziorem Bajkał oraz w Skandynawii używano ich podczas wypraw na polowania. Dzisiaj narciarstwo to projektowany w laboratoriach, zaawansowany technologicznie sprzęt, kurorty z licznymi nowoczesnymi wyciągami oraz ogromny przemysł, pracujący dla fanów białego szaleństwa.

Jednak są sprawy, które nie zmieniają się nigdy. Narty to wciąż dwie długie, płaskie płozy, mocowane do stóp. Od zarania ich dziejów jazda po miękkim puchu dawała i daje tyle samo frajdy. Te zmieniające się szybko ośnieżone krajobrazy, miękkie skręty i płynnie pokonywane stoki czy też przygody z wyrwaczką... Aby w pełni cieszyć się z zabawy na stoku i nie kończyć jazdy widowiskowymi wywrotkami, powinieneś jednak zapoznać się z podstawowymi informacjami dotyczącymi techniki jazdy, bezpieczeństwa w górach i sprzętu.

Ta książka to Twój najcierpliwszy instruktor! Przed Tobą wiele pięknych narciarskich sezonów. Przygotuj się na mistrzowskie szusy z pieśnią na ustach: „Kiedy znajdziemy się na zakręcie — dociśnij krawędzie. Może zrobić się niebezpiecznie, co z Tobą będzie? Nawet jeśli życie dawno zna odpowiedź, Ty narty kontroluj i w dół cało dojedź”.

Dlaczego warto wiedzieć? W Polsce sezon narciarski trwa zwykle od trzech do pięciu miesięcy. W mieście oznacza on szarą breję na każdym kroku, wiecznie przemoknięte buty i skłonność do przeziębienia. Jednak wystarczy wyjechać w góry na weekend, by rozkoszować się radosną, sportową przygodą, a życie od razu wydaje się piękniejsze!

- Co fajnego jest w szusowaniu po puchu?
- Po co orać pługiem stok?
- Jak bez szwanku wyjść z progu orczyka?
- Dlaczego carvingi mają talie osy?
- Ile prawdy jest w powiedzeniu: „Jak się nie przewrócisz, to się nie nauczysz”?
- Kim dla narciarstwa jest Tomba LaBomba?

Wstęp	7
Rozdział 1.	
Kilka słów o historii...	9
Początki	10
Narciarstwo jako sport	12
Narciarstwo w Polsce	16
Rozdział 2.	
Bezpieczeństwo przede wszystkim	31
Dekalog narciarski Międzynarodowej Federacji Narciarskiej (FIS)	32
Zasady zachowania się w górach i na stokach	36
Jak zmaksymalizować bezpieczeństwo?	42
Aspekt prawny	42
Postępowanie podczas wypadku narciarskiego	43
O lawinach	47
Rozdział 3.	
Sprzęt narciarski	59
Narty	60
Wiązania i płyty	73
Buty narciarskie	77
Kijki narciarskie	86
Kaski	89
Gogle i okulary.....	93
Dobór sprzętu — używany czy nowy, a może z wypożyczalni?	95
Fundusze	96
Poziom umiejętności narciarskich	96
Liczba dni na śniegu	97
Nowe	97
Z wypożyczalni	99
Używane	100

Rozdział 4.

Odzież narciarska **105**

Skarpety narciarskie	106
Warstwa pierwsza: bielizna termoaktywna	108
Warstwa druga: bluza „techniczna” lub polar z membraną Windstopper	110
Spodnie	112
Warstwa trzecia: kurtka	114
Rękawice	117
Czapka lub opaska	119

Rozdział 5.

Przygotowanie i konserwacja sprzętu **121**

Akcesoria wykorzystywane do ręcznego przygotowywania nart	124
Regeneracja ślizgów	133
Smarowanie	134
Nowe narty — do serwisu czy na stok?	140
Transport sprzętu	146
Po sezonie	147

Rozdział 6.

Zanim staniesz na nartach **149**

Przygotowanie fizyczne i... psychiczne	150
Kiedy i gdzie rozpocząć naukę	153

Rozdział 7.

Technika jazdy — wprowadzenie i teoria **157**

Nie tylko dla matematyków — dlaczego narciarz jedzie, a narta skręca?	159
ABC skrętu	162
Carving — „nowy” trend?	165
Systematyka ewolucji i rola instruktora	169
Technika a warunki panujące na stoku	172

Rozdział 8.

3, 2, 1 — start! **173**

Zanim wyjdiesz na stok — narciarska rozgrzewka	174
Ewolucje podstawowe	176
Skręty równoległe	201
Inne elementy narciarstwa	223

Rozdział 9.

Nauka dzieci 229

Czy już pora?	230
Jak zaczynać?	231
Gdzie zaczynać?	234
O czym jeszcze trzeba pamiętać?	235
Przykładowe gry i zabawy	237

Rozdział 10.

Typowe kontuzje i urazy oraz powrót do sportu 241

Przyczyny kontuzji	242
Rodzaje kontuzji	243
Co zrobić, by nie doznać kontuzji?	247

Rozdział 11.

Sport wyczynowy i współzawodnictwo 249

Konkurencje narciarskie	250
Najbardziej znane zawody na świecie	263
Zawody w Polsce	269

Rozdział 12.

Różne formy narciarstwa 271

Telemark	272
Ski-touring	273
Freeride/Cat-skiing/Heli-skiing	277
Freestyle	279
Snowkite	282

Rozdział 13.

Terminologia i nazewnictwo 283

Dodatek A Oznakowanie tras 287

7

Technika jazdy — wprowadzenie i teoria

Zajawka:

W tym rozdziale zgromadzone zostały informacje teoretyczne dotyczące narciarskiej techniki. Wyjaśniono, jakie mechanizmy powodują, że narta skręca, jak dzielą się ewolucje narciarskie oraz czy carving to rzeczywiście nowa, rewolucyjna forma narciarstwa...

Jak każda inna dziedzina życia, w tym sportu, technika narciarska na przestrzeni wieków ewoluowała. Narciarstwo ze sposobu poruszania się po śniegu przekształciło się w nowoczesną formę spędzania wolnego czasu na świeżym powietrzu. Aby wypoczynek ten był przyjemny i relaksujący, warto poznać technikę jazdy na nartach i ją doskonalić. Dobry technicznie narciarz męczy się dużo mniej podczas zjazdu niż ten o mniejszych umiejętnościach. Najlepszym dowodem na to są początkujący, którzy wkładając dużo wysiłku w sterowanie nartami, szybko się męczą i muszą odpoczywać dużo częściej niż narciarze o wyższym stopniu zaawansowania. Zaawansowany umie wykorzystać posiadaną technikę do lekkiej, płynnej i swobodnej jazdy, nie męcząc się przy tym zbyt, co związane jest z umiejętnością wykonywania wyłącznie niezbędnych podczas jazdy ruchów, a tym samym oszczędzania energii.

Co w takim razie znaczy „dobry technicznie”? To określenie łączące w sobie szereg cech, które powinien taki narciarz posiadać. Dobry technicznie narciarz to taki, który umie poradzić sobie w niebezpiecznej sytuacji, trudnych warunkach śniegowych i przy ekstremalnej pogodzie. Te umiejętności zdobywa się latami i łączą się one z doświadczeniem, jednak podstawą do ich posiadania jest dobre wykształcenie techniczne. Dobry narciarz to taki, który jedzie tam, gdzie on chce, a nie gdzie chcą jego narty!

Współczesne narciarstwo zdominowane jest przez carving. Z praw fizyki wynika, że jazda na krawędzi to przyspieszanie. Nie muszę tłumaczyć, jak ważna jest wyróżniająca dobrego technicznie narciarza kontrola tej osiągniętej prędkości. Umiejętność panowania nad nartami przy jeździe z dużą szybkością jest wyznacznikiem skuteczności w opanowaniu techniki narciarskiej. Stąd też zawody, które rozgrywane są z reguły jako slalomy, a nie np. jazda na wprost — nie licząc w tym przypadku bicia rekordów prędkości. Co jednak istotne, solidny technicznie narciarz, aby umieć jechać szybko slalomem, musi znać wszystkie elementy techniczne. Wynika to bezpośrednio z ilości czasu spędzanego na stoku i doskonalenia do perfekcji techniki, na którą składają się również podstawowe umiejętności jazdy na nartach.

Z panowaniem nad prędkością ściśle powiązane jest także bezpieczeństwo. Wyszkolony narciarz, jadąc nawet bardzo szybko, potrafił będzie równie prędko zahamować lub wytracić tę prędkość do bezpiecznej. I nie jest to tylko sytuacja hipotetyczna, gdyż w wielu ośrodkach narciarskich zdarzają się węższe fragmenty tras, przed którymi trzeba wyhamować.

Umiejętność doboru trasy przejazdu podczas poruszania się na stokach o zmiennym nachyleniu i konfiguracji, z różną prędkością i w różnych warunkach śniegowych, swoboda w wykonaniu niezbędnych do założonego przejazdu elementów techniki — jak jazda na krawędzi, skrętem o różnym promieniu — to czynniki, które świadczą o dobrze opanowanej technice. Dobry narciarz to narciarz uniwersalny!

UWAGA



Reasumując, warto doskonalić swoje umiejętności na szkoleniach i kursach. Wiedza i doświadczenie, które zdobędziemy w komfortowych warunkach, zaprocentuje wtedy, kiedy się tego nawet nie będziemy spodziewać. Zresztą myślę, że skoro to czytasz, to masz świadomość, że technika w narciarstwie, jak w każdym innym sporcie, jest istotna!

Nie tylko dla matematyków — dlaczego narciarz jedzie, a narta skręca?

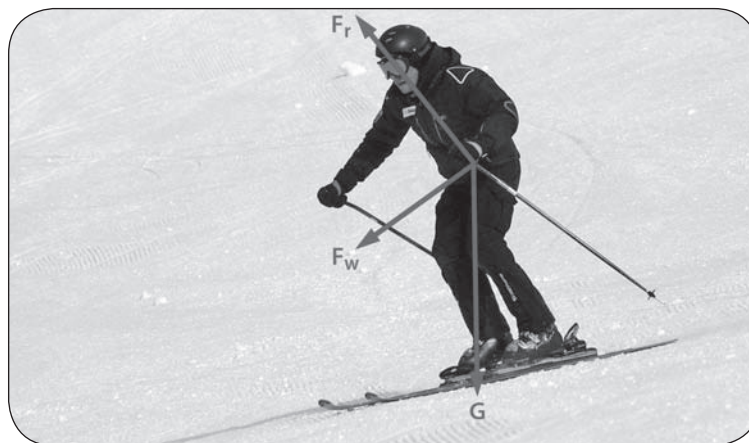
Zrozumienie współczesnej techniki narciarskiej pomoże Ci używać jej właściwie na stoku, a także naświetli zagadnienia, o których musisz pamiętać, by jeździć poprawnie, skutecznie i szybko na zawodach. W tej analizie dla uproszczenia przyjmiemy ujęcie punktowe: narciarz będzie — w ujęciu fizycznym — punktem o określonej masie poruszającym się w przestrzeni w wyniku działania wypadkowych pewnych sił. Takie założenie dobre będzie dla celów poniższego opisu, musimy jednak pamiętać, że w rzeczywistości mechanika jazdy na nartach to bardzo skomplikowane zagadnienie, z pewnością przerastające łamy niniejszego opracowania. Tutaj wystarczą nam daleko posunięte uproszczenia...

W rzeczywistości często jest tak, że wrażenie kierunku działającej na człowieka siły nie jest intuicyjne i tym samym odczuwane i interpretowane mylnie. Zaczniemy więc od najprostszego przypadku, jeszcze bez nart. Wy-

Narty

obraź sobie, że stoisz na podłodze. Działa na Ciebie siła grawitacji G , która zgodnie z prawami fizyki równoważona jest przez siłę reakcji podłoża, skierowaną ku górze. Podobnie jest w przypadku narciarstwa, lecz sytuacja nieco zmienia się ze względu na pochyłość stoku.

Zatem rozważmy narciarza ustawionego na stoku na nartach równoległych dziobami w dół. Podobnie jak poprzednio działa na niego siła grawitacji G , skierowana pionowo w dół. Działa tu też siła reakcji podłoża, jednak — jako że stok jest pochyły — siła nie działa pionowo do góry (rysunek 7.1). To sprawia, że wytwarza się siła wypadkowa F_w powodująca ruch w dół stoku. Ograniczać ten ruch będą siły tarcia i opór powietrza.



Rysunek 7.1.

Siły działające na narciarza jadącego w linii spadku stoku

To dość prosty przypadek. Każdy, kto widział kiedykolwiek na stoku narciarza, wie jednak, że narciarstwo to skręty, a nie wyłącznie jazda w linii spadku stoku dziobami w dół. Zatem z jakimi mechanizmami mamy do czynienia w przypadku skrętów? Na skręcającego narciarza oprócz siły grawitacji G działa siła reakcji podłoża skierowana tak jak na rysunku. Ponieważ porusza się on po łuku, który jest fragmentem okręgu, więc wypadkową siłą działającą na niego jest siła dośrodkowa F_d . Jeśli patrzysz na narciarza skręcającego na stoku, to właśnie za sprawą siły dośrodkowej przemieszcza się po łuku, a nie w dół stoku (rysunek 7.2).

Rozdział 7. Technika jazdy — wprowadzenie i teoria



Rysunek 7.2.

Siły działające na narciarza w skręcie; gdzie: m — masa narciarza, g — przyspieszenie ziemskie, r — promień skrętu, v — prędkość narciarza, a α to kąt pochylenia jego bioder do śniegu

Korzystając z omawianych jeszcze w szkolnej ławie wyrażeń na wartości siły ciężkości ($G = mg$) i siły dośrodkowej ($F_d = mv^2/r$), wyznaczyć możemy równanie sił, które pozwala nam wnioskować, od czego zależy m.in. promień skrętu:

$$\frac{mg}{(mv^2/r)} = \operatorname{tg} \alpha \Rightarrow r \sim \frac{v^2 \operatorname{tg} \alpha}{g} \quad (1.1)$$

Jak widzimy, promień zależy od prędkości oraz kąta pochylenia się narciarza do stoku. Im mniejsze α (czyli narciarz bardziej pochyłony biodrami do stoku), tym mniejszy promień.

Taki rozkład sił będzie oczywisty dla obserwatora stojącego na stoku i podziwiającego szusującego narciarza. Inne jednak odczucia towarzyszą w czasie jazdy narciarzowi. Czujemy przecież, że jesteśmy wynoszeni na zewnątrz skrętu. Dobrym porównaniem jest tutaj także jazda samochodem, który gwałtownie zaczyna skręcać (czujemy, że nasze ciało jest wyrzucane na zewnątrz skrętu). Podobnie jest na karuzeli, która mocno rozkręcona dostarcza wrażenia występowania siły próbującej „wyrzucić nas na zewnątrz”. Intuicyjnie nazywamy tę siłę odśrodkową, jednak ze ścisłego fizycznego punktu widzenia nie jest to siła, tylko bezwładność naszego ciała, które poruszać

chce się dotychczasowym torem. Wracając do narciarza — rozważanie to prowadzi nas do wniosku, że musimy pochylać się biodrami mocno do wewnątrz skrętu, by nie zostać wyrzuconym na zewnątrz. Na podstawie wzoru widzimy, że im większa prędkość i ciaśniejszy łuk, tym większa jest ta siła i tym bardziej musimy pochylić biodra do wewnątrz skrętu (mniejsze α).

Reasumując — korzystając z dobrodziejstwa siły grawitacji i wykorzystując małe tarcie pomiędzy śniegiem a ślizgami, wprowadzamy narty w ruch. Następnie, stawiając nartę na krawędzi i dociskając ją do śniegu, pochylając jednocześnie biodra do wewnątrz łuku, dzięki konstrukcji nowoczesnej narty wprowadzamy ją w skręt. Kontrolując pochylenie do wewnątrz skrętu dbamy o odpowiedni jego promień. Wydaje się tak proste, nieprawdaż? Teraz wystarczy to tylko zrobić! Ale o tym w jaki sposób — już w następnym podrozdziale.

ABC skrętu

Żeby sprawnie przemieszczać się na nartach, czerpiąc z tego przyjemność, musimy nauczyć się skręcać. Mimo że rodzajów skrętów w narciarstwie jest kilka, to wszystkie łączą cechy wspólne. Przyjrzyjmy się im bliżej, rozbierzmy skręt na czynniki pierwsze!

Nie martw się, nie musisz być absolwentem politechniki, żeby zrozumieć tę analizę. W nauczaniu narciarstwa wyróżniamy trzy następujące po sobie fazy: przygotowania — wywołania — sterowania. Jeśli dobrze przygotujesz się do skrętu, z łatwością go wykonasz i pozostanie Ci sterowanie skrętem.

Przygotowanie polega na przyjęciu odpowiedniej pozycji, a także odpowiednim ustawieniu nart. W zależności od tego, jaki skręt będziesz wykonywać, Twoja pozycja i ustawienie nart będą inne. Przygotowaniem do skrętu jest na przykład — w przypadku skrętu równoległego NW — obniżenie pozycji i przygotowanie kijka do wbicia.

Kiedy przygotujesz się do wykonania skrętu, następuje jego wywołanie, czyli wprowadzenie nart w skręt. Zasadniczo można wyróżnić dwa sposoby wprowadzenia nart w skręt (zwane impulsami skrętnymi): rotację stóp i zmianę krawędzi. To, jaki skręt wykonujesz, jest w dużej mierze zdeterminowane tym, w jaki sposób go zapoczątkujesz. Z rotacją stóp związane jest ślizgowe prowadzenie nart, natomiast ze zmianą krawędzi — ślad cięty.

Rozdział 7. Technika jazdy — wprowadzenie i teoria

Tłumacząc obrazowo — ślizgowe prowadzenie nart to według popularnego nazewnictwa „technika klasyczna”; skręt cięty to „nowa szkoła”. Piszę o tym w cudzysłowach, dlatego że podział na starą i nową szkołę nie do końca ma sens, ale to wyjaśnię w jednym z kolejnych podrozdziałów.

	Typ skrętu	
	Skręt ślizgowy	Skręt cięty
Faza wywołania — impuls skrętny	Odciążenie i rotacja stóp	Zmiana krawędzi nart
Faza sterowania	Narty w ześlizgu	Narty na krawędzi
Ślad	Ślizgowy	Cięty (carving)

Istotne jest jednak nie tylko to, jak skręt zapoczątkujesz, ale także jak będziesz go kontynuował. Rozpoczęcie skrętu od zmiany krawędzi wcale nie znaczy, że jeździmy już carvingowo! Kluczem do sukcesu jest kontynuacja skrętu na krawędziach, z obu nartami mocno trzymającymi się podłoża i wycinającymi na śniegu łuk. Ta faza, najdłuższa w czasie skrętu i trwająca aż do momentu przygotowania następnego skrętu, nazywa się fazą sterowania. Powyższa tabela pokazuje różnice w fazie wywołania i sterowania (i w konsekwencji pozostawianym przez narciarza śladzie) w przypadku skrętu ciętego i ślizgowego.

Technika carvingowa to skręty tzw. cięte, wykonywane przez zmianę krawędzi. Narciarz, kończąc poprzedni skręt, przemieszcza biodra do wewnątrz kolejnego, stawiając tym samym narty na „nowych” krawędziach i dociskając je, reguluje promień skrętu. Narty poruszają się cały czas na krawędziach i stąd właśnie wywodzi się nazwa „śląd cięty” — skręty są wycinane na śniegu, a w śniegu odcisnięte zostają charakterystyczne ślady dwóch krawędzi. Z definicji nie ma tutaj ześlizgu, a jeśli taki się pojawia, to jest to błąd. Narta powinna przechodzić z krawędzi na krawędź, a my, balansując ciałem, powinniśmy pochylać biodra do wewnątrz skrętu. Nie wykonujemy w tym przypadku żadnych ruchów rotacyjnych, nie próbujemy na siłę skręcać, a jedynie przenosimy ciężar ciała. Narty skręcają „same” dzięki prawom fizyki i swojej konstrukcji. Brzmi banalnie... i w rzeczywistości też nie jest takie trudne, jak można by pomyśleć!

Jadąc śladem ślizgowym, do skrętu i obrotu nart wykorzystuje się rotację stóp poprzedzoną odciążeniem nart. Dla uproszczenia wyobraź sobie,

Narty

że stoisz bokiem do jakiegoś przedmiotu, a następnie podskakując i obracając swoje ciało w powietrzu, ustawiasz się do wspomnianego przedmiotu drugim bokiem. Mówiąc najprościej, ten mechanizm wykorzystywany jest w skrętach z impulsem rotacyjnym nóg. W skrętach takich dzioby przemierzają nieco mniejszą drogę niż piętki nart, gdyż przednia część nart jest osią obrotu. Na śniegu nie zobaczysz odcisniętych krawędzi, jak w przypadku skrętu carvingowego, gdyż narta porusza się ślizgowo.

Odciążenia

Odciążenie to pasywne lub aktywne zmniejszenie nacisku na narty, pomagające wprowadzić narty w skręt. Wyróżniamy trzy rodzaje odciążeń: NW, WN oraz odbicie. Odciążenie NW (Nisko-Wysoko) polega na obniżeniu pozycji, a następnie energicznym wyjściu w górę poprzez szybkie wyprostowanie nóg w stawach skokowym i kolanowym. Innym rodzajem jest odciążenie WN (Wysoko-Nisko). Polega na dynamicznym obniżeniu środka ciężkości poprzez ugięcie nóg i rozpoczyna się równocześnie z rozpoczęciem ruchu. Ostatnim rodzajem jest odbicie. Odbicie o charakterze biernym występuje podczas przejazdu po garbie, czynnym — w końcowej fazie skrętu carvingowego, kiedy obciążona przez nas narta oddaje energię.

UWAGA



Paradoksalnie carvingu łatwiej jest się nauczyć osobom, które pierwszy raz widzą narty na oczy i stają na nich na stoku, niż tym, którzy zakorzenioną mają klasyczną technikę ślizgową. Wynika to z faktu, że narciarze posiadający umiejętności skrętów ślizgowych automatycznie używają właśnie rotacji stóp do skrętu, zamiast pozwolić narcie pojechać, ustawiając ją na krawędzi. Ze względów bezpieczeństwa nie jest jednak wskazane, by początkujący zaczynali naukę od skrętów na krawędziach, gdyż brak umiejętności wykonywania skrętu poprzez rotację nóg (a więc obrócenia nart stopami w poprzek kierunku jazdy) jest elementem poważnie

Rozdział 7. Technika jazdy — wprowadzenie i teoria

ograniczającym możliwość nagłego zahamowania. Dlatego, jeśli jesteś początkujący, pamiętaj, by nie iść na skróty i cierpliwie zgłębiać tajniki narciarstwa, począwszy od technik ślizgowych.

UWAGA



Związaną z regulacją prędkości odmianą śladu ślizgowego jest ślad hamujący. W jego przypadku narty obracane są rotacyjnie, ale dużo bardziej niż w śladzie ślizgowym — narty ustawione są niemalże poprzecznie do kierunku ruchu. Można powiedzieć, że tutaj osią obrotu są dzioby, tym samym droga piątek jest dużo większa. Ta droga, na której następuje ześlizgiwanie się piątek, odpowiedzialna jest za hamowanie.

Carving — „nowy” trend?

Mija już niemal druga dekada, kiedy to na rynku pojawiły się pierwsze narty carvingowe. Związane to było w dużej mierze z kryzysem w branży narciarskiej i modą na snowboard. I owszem, sporo — szczególnie młodych — osób przesiadało się, zanim pojawiły się taliowane narty, na kojarzący się z wolnością, luźnym stylem i „byciem cool” snowboard. Dla młodzieży deska była nowym powiewem, w odróżnieniu od old-schoolowych narciarzy jeżdżących w piankowych spodniach na dwumetrowych nartach. Stąd też producenci nart zaniepokojeni brakiem zysków i malejącą z sezonu na sezon sprzedażą zmuszeni byli przedsięwziąć kroki, by uratować się przed bankructwem. W dużej mierze te właśnie biznesowe pobudki były impulsem do zmian, które zapoczątkowały erę taliowanych nart.

Wróćmy jednak do historii, która wydaje się być z perspektywy czasu ciekawa, a jednocześnie niewiarygodna. Trudno obecnie jednoznacznie stwierdzić, dlaczego carvingi w sklepach znalazły się tak późno, skoro pierwsze snowboardy — już wtedy radykalnie taliowane — pojawiły się na rynku w latach 70.

Początkowo producenci sprzętu narciarskiego zignorowali nowy pomysł z mocnym wcięciem, który stał się popularny wśród firm produkujących deski. Dopiero kilka lat później pracownicy Heada postanowili jednak

spróbować stworzyć amatorską nartę o mniejszym promieniu. Stworzyli prototyp narty carvingowej, jednak Head wypuścił na rynek serię o promieniu rzędu aż 35 m (dla długości 180 cm).

Kilka lat później na scenie carvingowej pojawiła się firma Olin, która po wielu badaniach i próbach skonstruowała asymetryczne narty o promieniu około 10 metrów. Olinowi nie udało się zebrać wystarczającej liczby zamówień, by uruchomić seryjną produkcję tej narty, gdyż jej klepsydroidalny kształt wydawał się wtedy wielu decydom nazbyt komiczny.

Zbliżały się lata 90. Wtedy to Kneissl i Elan jako pierwsze wyprodukowały seryjnie prototypowe modele radykalnie taliowanych nart. Był to strzał w dziesiątkę i w kolejnych sezonach inne firmy wykorzystwały ten sam pomysł i stworzyły swoje modele carvingów, chociaż z pewnymi oporami. Początkowo niektórzy z producentów trzymali się konwenansów. Pojawiły się narty taliowane, ale wciąż były długie. Sam pamiętam, jak jeździłem na taliowanej już slalomce o długości 184 cm. Współcześnie mało kto ma świadomość, że istniały taliowane narty slalomowe o takiej długości, a młodszym narciarzom taka długość nart do slalomu wydaje się abstrakcją.

Przejście z tradycyjnych nart na carvingi było dobrze widoczne w Pucharze Świata, w końcówce lat 90. W przełomowym sezonie część zawodników startowała na krótkich carvingowych nartach, inni na długich. W styczniu 2000 furorę zrobił mierzący 190 cm wzrostu Austriak Martio Matt. Startujący na „krótkich” nartach (Matt używał wtedy slalomek o długości 176 cm) z 47. numerem narciarz młodego pokolenia przebojem wbił się na najwyższy stopień podium, pokonując z przewagą 0,98 sekundy drugiego na mecie Matjaza Vrhovnika ze Słowenii. Wysoki Matt na tak krótkich, na ówczesne czasy, nartach wyglądał niesamowicie!

Warto jednak pamiętać, że już na początku XX wieku narty były taliowane. No... nie tak radykalnie jak teraz, ale kształt (szerszy dziób i piętka) obecne były w konstrukcji nart już kilkadziesiąt lat temu. Promienie nart sięgały 40 metrów i jak się okazało, dopiero początek lat 90. okazał się rewolucyjny dla miłośników białego szaleństwa.

Nie wszyscy mają świadomość, że już w czasach, kiedy my jeździliśmy na dwumetrowych sztachetach, używający „takiego samego” sprzętu zawodnicy wykorzystywali te narty, by wykonywać skręty na krawędziach, a przynajmniej ich fragmenty. Nie było oczywiście mowy o tak efektywnej i czystej carvingowo jeździe, jaką obserwujemy obecnie, ale elementy

Rozdział 7. Technika jazdy — wprowadzenie i teoria

skrętów ciętych występowały w technice ówczesnych mistrzów. Co więcej, nawet w programach nauczania narciarstwa powstałych na długo przed pojawieniem się nart carvingowych jazda na krawędzi była rekomendowana jako wzór do naśladowania. Sęk w tym, że na nartach o tak dużym promieniu skrętu nie można było wykonywać łuków o czystym śladzie ciętym — jazda na krawędzi była zatem ograniczona do fazy sterowania skrętu.

Mylne jest tym samym nazywanie carvingu zupełnie nową i rewolucyjną techniką. Rewolucyjna była zmiana sprzętu, ale nie techniki. Rewolucyjne wprowadzenie nowego sprzętu spowodowało ewolucję techniki narciarskiej i sprawiło, że nauka narciarstwa stała się łatwiejsza. Dlatego też o wiele lepiej jest nazywać jazdę carvingową techniką współczesną, a to, co było kiedyś — klasyczną.

Co charakteryzuje współczesną technikę?

Ten fragment szczególnie przyda się tym, którzy uczyli się jeździć jakiś czas temu i „przesiedli się” na carvingi. Nowe narty — nowe możliwości, tak można by w jednym zdaniu określić zmianę z dawnych klasycznych „prostych” nart na bardziej taliowane. Współczesny sprzęt daje przede wszystkim możliwości wykonywania skrętów w pełni na krawędzi — łuków o nie-dużych promieniach, a dodatkowo czyni te elementy narciarskiej techniki dostępnymi nie tylko dla orłów, lecz każdego średnio zaawansowanego narciarza. Jak pisałem, teoretycznie również początkującego, ale dla bezpieczeństwa początkujących — co powtórzę — powinni oni najpierw opłacać ewolucje ślizgowe.

Oto zatem charakterystyczne dla techniki carvingowej elementy, których stosowanie umożliwia właściwą technicznie jazdę na krawędziach:

- **szersze prowadzenie nart**

Wspominając klasyczną technikę narciarską, widzimy śmigających śladem ślizgowym narciarzy ze sklejonymi nogami. Współczesna technika różni się tutaj znacznie. Wpływa na to kilka czynników. Przede wszystkim szersze prowadzenie nart sprawia, że mamy szersze pole podstawy i stoimy na nartach stabilniej. Przypadkowe przeniesienie ciężaru na wewnętrzną nartę nie musi oznaczać upadku, co było typowym zdarzeniem, gdy jeździło się na tradycyjnym sprzęcie. Dzięki szerszemu prowadzeniu nart mamy czas, by odzyskać zachwianą równowagę. Ponadto szersze prowadzenie nart

umożliwia pochylenie biodra niżej do śniegu, pozwalając jednocześnie na zacieśnienie łuku.

- **obciążanie w skręcie obu nart**

Prawidłowo wykonany skręt carvingowy zakłada obciążenie obu nart. W jeździe rekreacyjnej obciążenie to wynosi około 70/30 (zewnątrzna/wewnętrzna), w sportowej około 50/50. Funicarving jest tutaj najbardziej radykalny. W takich skrętach większość ciężaru przenosi się na nartę wewnętrzną przy często uniesionej zewnętrznej. W przypadku stromych stoków i trudnych warunków śniegowych, wymagających zwiększonego docisku krawędzi (lód), obciążamy praktycznie wyłącznie nartę zewnętrzną. Pozwala to działać całą siłą na jedną krawędź, powodując lepszy docisk.

- **większe wychylenie ciała, a w szczególności bioder, do wewnątrz skrętu**

Większe pochylenie ciała do wewnątrz skrętu umożliwia efektywniejsze wykorzystanie nart carvingowych w skręcie. Powoduje zwiększone zakrędzanie i umożliwia wykonanie ciaśniejszego skrętu.

- **zmniejszone odciążenie przy przejściu ze skrętu w skręt**

Współczesna technika skrętu polega na jak najmocniejszym dociskaniu narty do śniegu. Nie istnieje potrzeba wyraźnego odciążania nart, jak w przypadku skrętów z rotacją nóg. W momencie inicjacji skrętu istnieje natomiast łagodne podwyższenie pozycji, tak by podczas dociskania nart do śniegu zadziałać z większą siłą.

- **utrzymywanie balansu w płaszczyźnie strzałkowej**

Narty carvingowe charakteryzują się mniejszą długością w stosunku do tradycyjnych modeli sprzed 20 lat oraz większą elastycznością podłużną. Dlatego też szczególną uwagę zwrócić trzeba na balans w płaszczyźnie strzałkowej. Pozostanie przy wyjściu ze skrętu na tyłach krótkich nart grozi tym, że kolokwialnie rzecz ujmując — narty spod nas wyjadą i upadniemy.

- **frontalne ustawienie w długich skrętach**

W przypadku długich łuków linia naszych barków powinna być prostopadła do osi podłużnej nart. Ciało „idzie” za nartami. Obrócenie tułowia w dół stoku niesie za sobą skręt bioder, a w konsekwencji często nadmierne

cofnięcie zewnętrznej narty — zostawienie jej z tyłu. Uniemożliwia to jej właściwe dociążenie. W krótkich skrętach ciętych, np. podczas slalomu, przemieszczanie ciała nie jest tak widoczne. Nie ma czasu, by obracać tułów za nartami, które powinny być obciążone równomiernie.

- **ograniczone użycie kijków**

Wspominałem już o znacznie ograniczonym odciążeniu nart w technice carvingowej. Jest to powiązane z ograniczeniem użycia kijków, które pomagają w odciążeniu nart. Wbijanie kijków w jeździe śladem ciętym traktowane jest sytuacyjnie. W przypadku jazdy sportowej wbicie kijka ułatwia przyjęcie właściwej pozycji poprzez przeniesienie przy przejściu ze skrętu w skręt środka ciężkości do przodu (w płaszczyźnie strzałkowej). Upraszczając, chodzi o powrót do pozycji zrównoważonej na początku nowego skrętu. Ponadto pomaga zachować zawodnikowi balans.

- **stały kontakt nart ze śniegiem**

W dawnych czasach na stokach obserwowano się unoszenie nart przy skręcie. Było to ewidentnie widoczne podczas jazdy zawodników slalomem. W chwili obecnej kluczowe dla wykonania skutecznego skrętu jest wspomniane już wyżej dociążenie nart. Tym samym podnoszenie narty odchodzi do lamusa. Nawet w przypadku tradycyjnych technik ślizgowych nie stosujemy unoszenia narty. Obecnie jest to tylko element ćwiczeń podczas nauki jazdy na nartach.

Systematyka ewolucji i rola instruktora

Nauka narciarstwa to proces ciągły, ściśle związany z ćwiczeniem i doskonaleniem umiejętności na śniegu. Dlatego nawet jeśli opanujesz wszystkie poniżej wymienione ewolucje, nie oznacza to, że nie masz już czego dalej się uczyć, bo nauka narciarstwa trwa każdego kolejnego dnia, gdy jesteś na stoku — poprzez zdobywanie doświadczenia.

Mylisz się, jeśli myślisz, że powiem, że przygodę z nartami zaczyna się od poznania własności sprzętu, oswojenia się z nim itp. To dopiero drugi krok.

Pierwszym jest motywacja i pozytywne nastawienie. Jazda na nartach ma być dla Ciebie przyjemnością i frajdą. Optymistyczne podejście do nauki sprawi, że nie będziesz tak spięty, a wtedy wszystko będzie przychodziło Ci łatwiej.

Zatem jeśli wiesz już, że chcesz spróbować narciarstwa, to tak jak pisałem, powinieneś zapoznać się ze sprzętem. Następnym etapem jest przyzwyczajanie się do nowego środowiska — ćwiczenia równoważne i koordynacyjne z wykorzystaniem sprzętu narciarskiego — w samych butach, a następnie z przypiętymi nartami.

Kolejnymi etapami są nauka chodzenia, podchodzenia, ześlizgów i zjazdów w linii spadku stoku zakończone hamowaniem pługiem. Pług to oprócz bezpiecznego upadku jedyne narzędzie początkującego służące do hamowania. Gdy go opanujesz, możesz próbować swoich sił na wyciągu, pamiętając o zasadach bezpieczeństwa. Pierwsze zjazdy łukami płużnymi przechodzą do skrętów z pługu, a następnie z półpługu.

Swobodne wykonywanie tych skrętów to przepustka do jazdy równoległej. Skręty dostokowe to pierwsza ewolucja, którą powinieneś opanować. Ich łączenie doprowadzi Cię do skrętów równoległych NW. W tym momencie pora, by nauczyć się skrętu STOP, umożliwiającego błyskawiczne zatrzymanie się, gdy zajdzie taka potrzeba, np. przed przeszkodą.

Posiadając te umiejętności, możesz zacząć próby skrętów na krawędzi, o długim promieniu. Ich doskonalenie zajmie Ci dużo czasu, więc jako odmianę warto wtedy poćwiczyć także śmig, czyli serię krótkich skrętów w technice ślizgowej. Ostatnim elementem z podstawowego narciarskiego elementarza jest skręt równoległy cięty o małym promieniu, zwany także slalomowym.

Gdy dojdiesz do tego poziomu, jesteś już bardzo dobrym narciarzem, przede wszystkim narciarzem uniwersalnym. W zależności od swoich zainteresowań możesz następnie próbować sił w jeździe sportowej, freeridzie lub freestyle'u. A może bawić Cię będzie funcarving? Z każdym kolejnym dniem na stoku zyskiwał będziesz doświadczenie jazdy w każdym śniegu i terenie: na ekstremalnie stromych stokach, w puchu, a także w bardzo trudnych warunkach śniegowych. Na tym etapie sam już doskonale będziesz wiedział, jak chcesz rozwijać swoją przygodę z białym szaleństwem.

Jeśli nigdy nie stałeś na nartach, to tak w skrócie wygląda Twoja droga narciarskiej edukacji. Jeśli jeździłeś już i coś potrafisz, to wiesz teraz, gdzie jesteś ze swoimi umiejętnościami. Pamiętaj, że najlepsze efekty oraz bez-

Rozdział 7. Technika jazdy — wprowadzenie i teoria

pieczną naukę gwarantują lekcje z licencjonowanym instruktorem Polskiego Związku Narciarskiego. Nic dziwnego, że jako początkujący będziesz czuć się na stoku zagubiony. Nieumiejętność oceny warunków, pogody, a także nieznanie zasad narciarstwa, brak podstawowych umiejętności poruszania się na nartach i mentora, który pokaże, którądy droga, może spowodować, że zniechęcisz się do tej cudownej dyscypliny, jaką jest narciarstwo, nie mówiąc o poważniejszych konsekwencjach.

Nie dziwię się, że stojąc pierwszy raz na stoku, nie będziesz potrafił sprawnie poruszać się na nartach na płaskim terenie, nie mówiąc już o skręcaniu na stromym stoku. Gdyby ktoś dał mi paralotnię i powiedział „leć”, nie sądzę, żebym daleko uleciał. Dlatego też szczególnie na początku narciarskiej kariery warto udać się na kilka indywidualnych lekcji do instruktora. Jest to bowiem czas, kiedy powinieneś osiąść dużo nowych wiadomości, nie tylko stricte o technice narciarskiej. Instruktor posiadający odpowiednią wiedzę o technice, a także metodyce będzie w stanie dobrać odpowiednie ćwiczenia do Twojego poziomu umiejętności. Będzie w stanie dać Ci drobiazgowe wskazówki, jak ustawić nartę, gdzie przemieścić ciało, którą nogę ugiąć. Te informacje sprawiają, że nauka będzie przyjemniejsza i efektywniejsza, a Ty w krótszym czasie będziesz w stanie dojść do satysfakcjonującego Cię poziomu. Instruktor pomoże Ci zrozumieć technikę, wytłumaczy oraz dokładnie pokaże, jak należy wykonywać poszczególne elementy techniczne, dbając jednocześnie o to, byś czuł się bezpiecznie, a Twoja przygoda z narciarstwem była początkiem nowej pasji.

Pamiętaj też, że to trening czyni mistrza, więc w wolnym czasie doskonal swoje umiejętności na odpowiednich dla Twojego poziomu zaawansowania trasach. Jeśli jesteś już średnio zaawansowanym narciarzem, pomyśl o szkoleniu w grupie. Takie kursy to oprócz nauki z reguły dobra zabawa z obcowania w grupie z innymi narciarzami. Będąc na najwyższym stopniu zaawansowania, szukaj szkoleń jazdy sportowej. Nawet jeśli nie pasjonuje Cię ściganie się na bramkach, to warto takiego treningu posmakować. Znakomicie kształtuje narciarską sylwetkę oraz uczy dynamiki, która staje się później dla Ciebie naturalna w luźnej jeździe.

Technika a warunki panujące na stoku

Szeroka, pusta, wyratrakowana trasa, słoneczny dzień i zmrożony śnieg. Warunki z marzeń! Jazda carvingowa w nich to bajeczna przyjemność. Co jednak, gdy pada śnieg, jest mgła, stok jest rozjeżdżony, a przed Tobą stroma ścianka? Wtedy carving zbytnio Ci się nie przyda i szukać musisz alternatywnych technik jazdy.

Obecnie wiele mówi się na temat carvingu jako obowiązującego narciarskiego wzorca. I owszem, jest to wzorzec, ale pamiętać musisz, że jazda na krawędziach to skręty przyspieszające. Tym samym w przypadku stoków stromych i wąskich ta technika nie będzie przydatna, gdyż zbytnio się rozpędzisz.

Po nocnych opadach śniegu bardzo często następnego dnia rano trasy są słabo przygotowane. Nawet jeśli obsługa stoków zdąży je wyratrakować, to śnieg nie tworzy zbitej pokrywy i jest miękki. To sprawia, że w ciągu dnia tysiące narciarzy pokonujących trasę rozjeżdża nartami stok, tak że tworzą się muldy i garby. Szczególnie często takie rzeczy dzieją się na bardziej nachylonych fragmentach tras. W takich warunkach jazda na krawędziach jest trudna. Oczywiście wszystko zależy od tego jak duże są nierówności, ale zdecydowanie bezpieczniej jest wtedy jechać krótkim skrętem, gdyż niewystarczająca amortyzacja nierówności może skończyć się wysokim lotem i uderzeniem dziobami w garb, a następnie upadkiem.

Swoją technikę musisz również dostosować, gdy jeździsz w puchu. Zanurzone w miękkim śniegu narty nie będą chciały się poruszać, dlatego też w takich warunkach należy odciążyć dzioby, przenosząc ciężar ciała nieco na tyły nart. Odciążenie musisz regulować w zależności od nachylenia stoku i głębokości puchu. Jazda powinna być płynna, a narty łagodnie sunąć w śniegu. W przypadku stromych i wąskich żlebów pokonuj je przeskokami.

Musisz także pamiętać, że szybka jazda jest niebezpieczna, gdy panuje słaba widoczność. Trudność w rozróżnieniu nierówności terenowych powoduje, że bywamy zaskoczeni tym, co znajduje się pod naszymi nartami. Dlatego też zawsze staraj się zaadaptować technikę do panujących warunków. Posiadając szeroki wachlarz umiejętności, bez względu na warunki panujące na stoku czuć się będziesz pewnie i bezpiecznie.