

carving

co dalej

z narciarstwem

Marek Ogorzałek

O obecnej dominacji carvingu na rynku narciarskim nie trzeba nikogo już przekonywać. Wystarczy spojrzeć na dowolną konkurencję alpejską Pucharu Świata lub przeglądnąć katalogi firm produkujących narty.

Zauważyć tam można tylko i wyłącznie mniej lub bardziej taliowane narty carvingowe.



JACEK CZYŻAK

AUTOR NA LODOWCU HOCHJOCH



TOMEK „WALDI” - BODY CARVING

Jak doszło do powstania nart carvingowych? Idea carvingu powstawała wraz z narciarstwem. Opis pierwszej taliowanej narty pochodzi z 1896 r., kiedy to Norweg F. Huitfeldt tak opisał górską nartę z regionu Telemark „W przeciwieństwie do dużej szerokości w okolicy dziobów, narta jest wyraźnie węższa idąc do części środkowej, do tyłu znów jest szersza”. Zawsze marzono o wycinaniu pełnych skrętów, jednakże techniczne możliwości konstruowanych nart nie pozwalały na to. Narty były długie i sztywne. Przy większych prędkościach wichrowały się i ześlizgiwały z toru jazdy. Trzeba było postugiwać się perfekcyjną techniką narciarską, aby osiągnąć jazdę na krawędziach nart w większości trwania skrętu. Nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne, jak i stosowanie trwalszych, lepiej obrabianych materiałów pozwoliło na rozwiązanie tych problemów. Jak doszło do tak wielkich zmian na arenie narciarskiej? Początkowo carving kojarzono z komercją powstałą w celu ratowania narciarstwa. Wątpliwości co do trwałego przyjęcia się carvingu mieli zarówno niektórzy producenci nart, zawodnicy, szkoleniowcy, jak i klasyczni amatorzy białego szaleństwa.

Dzisiaj wiadomo już, że carving oferuje szybsze i bezpieczniejsze narty, łatwiejsze i przyjemniejsze szkolenie oraz więcej zabawy i nowych wrażeń z wykonywanych zjazdów. Narciarstwo wyczynowe stosunkowo szybko przyjęło narty carvingowe, jednak przedstawianie się zawodników (z uwagi na powagę podjęcia decyzji o zmianie techniki jazdy), wymagało czasu. Poprzedni sezon ostatecznie udowodnił, że ci, którzy nie dopasowują się do skrętu, zostają w tyle. Na rynku amatorskim, obok nie wzbudzających większych kontrowersji nart z grupy allround, ukazały się narty mocno taliowane fun carvingowe. Z uwagi na ich mało poważny kształt (bardzo krótkie 140 - 170 cm dł. i mocne taliowanie R 9 - 14 m) na stoki narciarskie wprowadzane były ostrożnie i powoli. Przyjmowały się głównie w środowisku narciarzy, znudzonych monotonością klasyki, szukających dynamiki jazdy i mocnego trzymania na krawędziach nart. Ostatni sezon pokazał, że na krótkich, mocno taliowanych nartach mogą się wszyscy fantastycznie bawić. Poszerzono więc ofertę z tej grupy, co więcej utworzono nową grupę nart, snow blade, bardzo krótkich nart do 140 cm długości, o radykalnym wręcz taliowaniu 5 - 9 m, przypominających

wyglądem przeciętą wzdłuż deskę snowboardową. W sezonie zimowym 2000/01 narty z grupy fun carving i snow blade stanowią już blisko 50 % produkcji wszystkich nart niektórych firm. Co w przyszłości? Według mnie docelową grupą produkowanych nart (obok nart sportowych) będą narty fun carvingowe o promieniu 9 - 14 m. Znajdą się tutaj narty zarówno dla początkujących, dobrze i wyczynowo jeżdżących narciarzy. Dla młodzieży i wszystkich szukających ekstremalnej zabawy - short'y. Powód takiego, zauważalnego już rozwoju jest bardzo prosty, narty tego typu są kształtem swoim najbardziej zbliżone do najczęściej wycinanych przez narciarzy skrętów (R 12 - 14 m). Konstrukcja nart pozwala na poruszanie się na nich czystą techniką carvingową w prawie każdych warunkach śniegowych i terenowych. Wszystkie narty powyżej 16 m egzamin carvingowy zdają jedynie na trasach szerokich i pustych, pozwalających na jazdę na dużej prędkości, skrętami o dużym promieniu. Na typowych polskich wąskich trasach muszani jesteśmy jeżdżąc na tego typu nartach do stosowania rotacyjnego zawężania skrętu, tak jak w technice tradycyjnej.

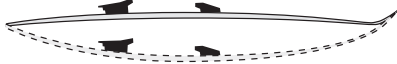


JACEK CISZAK

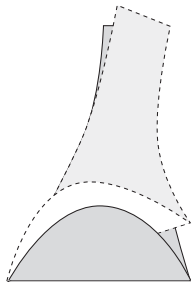
MAREK - SKRĘT CARVINGOWY

Nowoczesne narty carvingowe charakteryzują się:

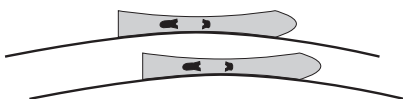
- zmniejszoną sztywnością wzdłużną
- narty mogą się głębiej wyginać, płynniej dopasowując się do promienia skrętu,



- zwiększoną sztywnością poprzeczną
- dzioby i piętki nart mniej się wichrują, nie ześlizgują się, lepiej trzymają w trakcie wycinania skrętu



- zmienioną geometrią/talią/- skracać długość nart, zachowując odpowiednie ich sztywności, zwiększono głębokość ich taliowania.

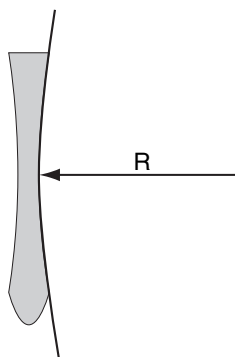


Możliwość konstruowania nart o dowolnej sztywności i długości doprowadziło do

uzyskania nart krótkich, o sztywności nart długich i geometrii bocznej krzywizny zbliżonej do promienia wykonywanych skrętów.

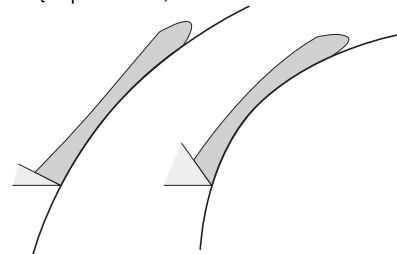
Zmieniło to radykalnie możliwości wykorzystania nart i technikę prowadzenia nart w skręcie.

Zwiększenie taliowania nart, umożliwiło wykonanie ciętego skrętu, o małym promieniu, na małej prędkości. Ustawiając narty pod kątem do płaszczyzny śniegu, wyginając je i dociskając do śniegu, jesteśmy w stanie poruszać się w ślizgu wzdłuż ich krawędzi po wycinanych przez narty okręgach, zgodnych z ich talią i wygięciem. Czym większe taliowanie nart w stosunku do płaszczyzny śniegu i uwarunkowane siłą odśrodkową ich wygięcie, tym mniejszy promień skrętu, a jazda staje się bardziej ekstremalna. Wykonany w ten sposób skręt i jego promień, zależą od:

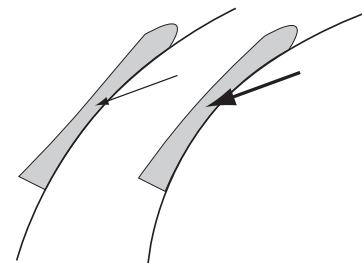


- promienia bocznej krzywizny nart (taliowania nart)

- kąta, jaki w trakcie jazdy występuje między nartą a podłożem,



- siły docisku narty w jej środkowej części,



- twardości narty i jej wygięcia



Skręty wykonywane na tak ułożonych i prowadzonych nartach, pozwalają na jazdę śladem ciętym, z maksymalnym wykorzystaniem siły odśrodkowej działającej na nas w skręcie.

Siła ta jest podstawowym elementem i warunkiem funkcjonowania nowoczesnej techniki narciarskiej.

Podsumowując - **skręt carvingowy** - to czysty skręt cięty, od początku do końca wycinany przez krawędzie nart, zgodnie z ich talią i wygięciem.