



fun carving

narciarskie gokarty

Marek Ogorzałek

Obecnie dostępny sprzęt na rynku narciarskim diametralnie różni się od siebie, tak jak różnią się poszczególne typy samochodów. Mamy modele sportowe z grupy race carving, luksusowe allroundowe limuzyny, zdające egzamin w każdych warunkach crossowe 4 x 4, małe fiaty, powoli wycofywane, ale nadal w użytku narty easy carvingowe, i wreszcie „młodzieżówka” - klasa małych, szybkich fun carverów.



Zarówno samochody, jak i narty jadą do przodu, do tyłu, zakręcają w prawo, w lewo, mogą też jeździć bokiem. Wszystko zależy od technicznych umiejętności kierowcy i drogi, jaką ma do pokonania. Po zatłoczonych miejskich trasach jeździmy ostrożnie, na pustych górskich serpentynach łapiemy bokery, na autostradzie rozpędzamy się do granic możliwości.

Poligonem doświadczalnym do wprowadzania nowinek technicznych, dla samochodów są tory wyścigowe, a dla narciarzy edycja Pucharu Świata. Oczywiście startują tam tylko zawodowcy odkrywając przed nami nowe sportowe możliwości. Nam, zwykłym zjadaczom chleba udostępniono jednak gokarty. Kto raz spróbował, ten wie, że jest to przednia zabawa. Trzymając nogę na gazie, nie używając hamulców gnamy do przodu, wyhamowując nas tylko zakręty. Porównanie jazdy gokartem i techniki fun carvingowej nie jest tutaj bezpodstawne. Obie techniki opierają się na jeździe bez hamulców i bez ześlizgów. Wyhamowuje nas siła odśrodkowa. Złapanie bokera zatrzymuje i dezorganizuje płynność jazdy. Gokartami mogą jeździć wszyscy szukający dobrej zabawy. Na początku bez większych ekstrawagancji, ale szybko nabierane umiejętności pozwolą na wstępną rywalizację z innymi.

JACEK LISZAK



JACEK CIZAK

Aby tor gokartowy przenieść na stok narciarski, należy poznać następujące elementy:

1. geometrię stoku
2. geometrię nart
3. siłę odśrodkową
4. własne możliwości

Elementy te przedstawiłem w drogach „pięciu kroków”. Drogi te mają za zadanie doprowadzić wszystkich rozpoczynających zabawę w funcarving do pierwszego celu, jakim jest - **umiejętność wykonania ślizgu na krawędziach nart w skręcie.**

Przystępując do realizacji kolejnych kroków, należy bardzo starannie dobrać miejsce, teren do ich postawienia. Miejsce to powinno zapewniać nam przestrzeń i swobodę manewru, być w miarę płaskie, pozwalające na swobodną i kontrolowaną jazdę na wprost, bez nadmiernego rozpędzania się. Z uwagi na małą ilość takich tras w Polsce i dużą ilość korzystających z nich narciarzy, możemy mieć trudność z postawieniem pierwszych carvingowych kroków w sprzyjających do tego warunkach. Dla osób przestawiających się z techniki odciążeniowo - rotacyjnej, na technikę dociążeniową, wyróżniłem trzy drogi.

Droga I równoległa, stosowana w sprzyjających warunkach.

Droga II kątowa, wykorzystująca kątowe (oporowe) prowadzenie narty wewnętrznej do kontroli prędkości ślizgu wykonywanego przez nartę zewnętrzną.

Droga III opracowana została dla osób próbujących swoich umiejętności na szortach. Pierwsze dwa kroki w poszczególnych drogach są takie same i dotyczą umiejętności

„czytania” nachylenia stoku, wyszukiwania jego linii spadku, i umiejętności poruszania się w stosunku do niej. Daje to możliwość współdziałania z siłą grawitacji, która powoduje rozpędzanie się, lub przeciwdziałania dla wyhamowania prędkości. W technikach ciętych, opartych na prowadzeniu nart na krawędziach, jest to elementarny sposób kontrolowania prędkości, w odróżnieniu od technik kątowych, jest skuteczny na stokach o każdym nachyleniu.

1. KROK (dla wszystkich dróg) - ma na celu zrównoważone ustawienie nas na nartach i wycucie nacisku poszczególnych części stóp na podeszwy butów, a tym samym nacisku poszczególnych części nart na śnieg.



JACEK CIZAK

Stojąc w miejscu w pozycji zrównoważonej, szerokiej do jazdy na wprost lub w skos stoku, balansujemy tułowiem, pochylając się do przodu i odchylając się do tyłu, opieramy się na palcach, na piętach, czujemy oparcie na całej stopie, całej nartcie.



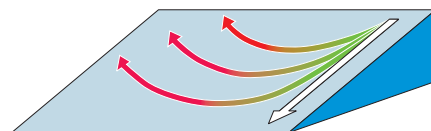
JACEK CIZAK

Cofamy i wypychamy kolejno stopy do tyłu i przodu pod kolanem, zmieniając ustawienie nart i punkt naszego nacisku na narty w stosunku do ich środka bocznego oporu.

Pochylamy kolana do środka i na zewnątrz, ustawiając narty na krawędziach, opieramy się na nich. Ruchem nogi do przodu i tyłu próbujemy ślizgu na krawędziach nart bez ruszania się z miejsca. Ruszamy biodrami we wszystkich kierunkach badając ich wpływ na krawędziowanie nart.

2. KROK (dla wszystkich dróg) - ma na celu zapoznanie nas z geometrią nart i geometrią stoku.

Wykonując ślizgi w skos stoku na krawędziach nart zapoznajemy się z promieniem wycinanego przez narty skrzywienia - geometria nart. W zależności od wycinanych kierunków ślizgów w stosunku do linii spadku stoku (siły grawitacji), rozpędzamy się lub hamujemy, poznając geometrię stoku.



Ustawiamy narty w dół, pod skosem do linii spadku stoku, kierujemy kolana do stoku, zwiększając zakrawędziowanie nart. Narty ustawione na krawędziach, prawidłowo prowadzone wycinają w śniegu łuk zgodny z ich talią i wygięciem. Po krótkim zjeździe w dół stoku narty zaczynają podjeżdżać pod górę.

Początkowo wykonujemy ślizgi na krawędzi dolnej narty, górną się podpierając, dochodząc do jazdy na krawędziach obu nart, nie przekraczamy linii spadku stoku.

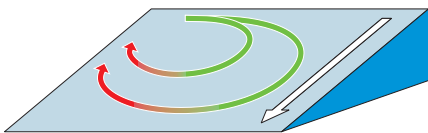
Obserwujemy wycięte na śniegu ślady i porównujemy je z talią nart.

Ślizgi możemy wykonywać: wąsko - szeroko, wolno - szybko, na jednej - na obu nartach pod różnymi skosami do linii spadku stoku. Balansujemy kolanami i biodrami. Rozluźniamy całe ciało. Starajmy się nie przelatywać przez narty doprowadzając do ich ześlizgu. Dopasowujemy się do wycinanych przez narty okręgów wyczuwając geometrię ich przejazdu. Obserwujemy stok, wyszukując jego linii spodku oswajamy się z nowym „gazem i hamulcem”.

Kontrola prędkości w skręcie:

Poruszając się w kierunku linii spadku stoku (w dół stoku) będziemy się rozpędzać. Poruszając się prostopadłe i przeciwnie do niej (w górę stoku) hamować. Od długości dojazdu do linii spadku stoku i odjazdu od niej (promień nart) zależać będzie nasze rozpędzanie się w skręcie. Od poruszania się w poprzek stoku i długości wykonanego podjazdu pod górę w końcowej części skrzywienia zależać będzie wyhamowywanie, a tym samym kontrolowanie prędkości naszego przejazdu. Dłuższe narty z dłuższym promieniem skrzywienia, dłużej i dalej dojeżdżają do linii spadku stoku, bardziej się rozpędzając. Wymagają one dłuższego wyjazdu ze skrzywienia i podjazdu pod stok na szerszej trasie. Na naszych wąskich i zatłoczonych trasach

jestemy zmuszeni, częściej niż na nartach mocno taliowanych, do tradycyjnego, ześlizgowego wyhamowywania prędkości.



Kolejne kroki przedstawia nam, w jaki sposób siłą grawitacji, ściągającą nas w dół, rozłożyć na siłę odśrodkową działającą w skręcie. Kroki: III, IV, V uczą „zaczepiania” się krawędziami nart w śniegu i poruszania się w ślizgu wzdłuż ich krawędzi w skręcie, zgodnym z talią i wygięciem się nart. Stosowane tutaj ćwiczenia, szczególnie elementy jazdy kątowej, obok kontroli prędkości przejazdu, za zadanie mają: przesunięcie środka ciężkości ciała do wewnątrz skrętu, wymuszenie pozycji szerokiej, ustawienie narty zewnętrznej na krawędzi i wykorzystanie jej jako narty prowadzącej skręt, przejmującej siłę odśrodkową. Narta wewnętrzna jest nartą

podporządkowaną i wyhamowującą. Taki układ prowadzenia skrętu, pozwala na wycucie i późniejsze wykorzystanie siły odśrodkowej do sterowania promieniem skrętu, kierunkiem i prędkością przejazdu.

DROGA I - RÓWNOLEGŁA: dla narciarzy przedstawiających się z techniki tradycyjnej w sprzyjających warunkach terenowych.

3. KROK - WARKOCZ: Jadąc na wprost wzdłuż linii spadku stoku, rozchylamy oba kolana na zewnątrz. Narty ustawione na zewnętrznych krawędziach, rozjeżdżają się. Po krótkim rozjeździe pochylamy kolana do wewnątrz. Narty ustawione na wewnętrznych krawędziach zaczynają się zjeżdżać. Wykonując warkocz, w momencie najszerzego ustawienia nóg, zachowujemy uzyskaną pozycję na wybranej nartce. Zwiększając nacisk na nią, kontynuujemy ślizg na jej krawędzi. W końcowej części wykonywanego w ten sposób skrętu doprowadzamy narty do układu równoległego.

4. KROK - SKRĘT Z ROZJAZDU - jadąc w skos stoku, odchylamy górne kolano na

zewnątrz, ustawiając nartę górną na zewnętrznej krawędzi. Po krótkim odjeździe, pochylamy kolano do wewnątrz (narta prowadzona jest w ślizgu na wewnętrznej krawędzi). Zwiększając nacisk na tak ustawioną nartę górną, rozpoczynamy ślizg na krawędzi w kierunku zamierzanego skrętu. Noga wewnętrzna spełnia rolę podpórki pomagającej wyczuć siłę odśrodkową. Kontrolując w ten sposób wewnętrzną krawędź zewnętrznej narty, przejmujemy nią zwiększającą się siłę odśrodkową, pogłębiając pozycję dośrodkową biodrem, odblokowujemy kolano, którym sterujemy i kontrolujemy sposób zakrawędziowania i prowadzenia narty, co bezpośrednio wpływa na promień i kierunek wykonywanego skrętu. Doprowadzamy do jazdy w pozycji naturalnej szerokiej, zwiększamy prędkość i kontrolę przejazdu.

5. KROK - SKRĘT CARVINGOWY - z najazdu w skos stoku w pozycji szerokiej - pochylamy kolana do przodu w dół, ustawiamy narty na dolnych krawędziach. Zwiększając nacisk na nartę górną, jej

warkocz





JACEK CIZAK

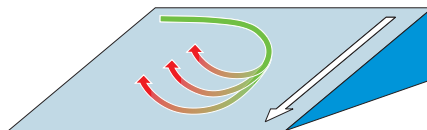
skręt z półplugu

wewnętrzna krawędź, rozpoczynamy ślizg na krawędzi w skręcie. Kontrolując wewnętrzną krawędź zewnętrznej narty, przejmujemy nią zwiększającą się siłę odśrodkową, pogłębiamy pozycję dośrodkową biodrem, odblokowujemy kolano, którym kontrolujemy sposób zakrawędziowania i prowadzenia narty. Zwiększamy prędkość i kontrolę przejazdu. Jeździmy na obu nartach, z dowolnym dociskiem wybranej narty w kolejnych fazach skrętu.

DROGA II - KĄTOWA: dla narciarzy przedstawiających się z techniki tradycyjnej w utrudnionych warunkach (zwiększone nachylenie stoku, duża ilość narciarzy... warunki nie pozwalające na swobodną kontrolowaną jazdę na wprost. Musimy wyhamowywać i kontrolować prędkość i kierunek ślizgu).

3. KROK - SKRĘT Z PÓŁPLUGU - Jadąc w skos stoku, na wewnętrznej krawędzi dolnej narty, odsuwamy nartę górną do pozycji półplużnej. W celu rozpoczęcia skrętu górną część ciała (od bioder w górę) pochylamy na górną nartę. W trakcie wykonywania skrętu znaczenia nabiera praca zewnętrznym kolaniem i wprowadzanie zewnętrznej narty na wewnętrzną krawędź. Wraz ze zwiększaniem czucia ślizgu na krawędzi narty zewnętrznej, przejmujemy nią zwiększającą się siłę odśrodkową i z jej pomocą doprowadzamy nartę wewnętrzną do układu równoległego. Narta zewnętrzna jest nartą prowadzącą, wycinającą skręt. Narta wewnętrzna prowadzona w układzie kątowym spełnia dwie funkcje:
- podpórki zastępującej siłę odśrodkową

wyraźnie już wyczuwaną, szczególnie po przekroczeniu linii spadku stoku.
- hamulca, kontrolującego prędkość przejazdu
Staramy się skracać jazdę w układzie kątowym, doprowadzając do jazdy na krawędziach nart w układzie równoległym, szerokim.



4. KROK - SKRĘT Z POSZERZENIA KĄTOWEGO - Z najazdu w skos stoku, utrzymując ślizg na wewnętrznej krawędzi dolnej narty, odstawiamy nartę górną do półplugu. W momencie dotknięcia nią śniegu, ustawiamy ją na wewnętrznej krawędzi i rozpoczynamy na niej ślizg w skręcie. Zwiększając prędkość i siłę odśrodkową, pogłębiamy pozycję dośrodkową biodrem, odblokowujemy zewnętrzną kolano, którym kontrolujemy sposób zakrawędziowania i prowadzenia narty zewnętrznej, co bezpośrednio wpływa na promień i kierunek wykonywanego skrętu. Narty staramy się prowadzić w pozycji równoległej, szerokiej podczas wykonywania całego skrętu. Przechodzimy w ten sposób do skrętu z **POSZERZENIA RÓWNOLEGŁEGO**, którego wykonanie różni się od poprzedniego jedynie równoległym odstawieniem narty górnej w momencie rozpoczęcia skrętu.

5. KROK - SKRĘT CARVINGOWY - z najazdu w skos stoku - pochylamy kolana do

przodu w dół, ustawiając narty na dolnych krawędziach. Zwiększamy nacisk na nartę górną, jej wewnętrzną krawędź, rozpoczynając ślizg na krawędzi w skręcie. Kontrolując wewnętrzną krawędź zewnętrznej narty, przejmujemy nią zwiększającą się siłę odśrodkową. Pogłębiamy pozycję dośrodkową biodrem, odblokowujemy kolano, którym kontrolujemy sposób zakrawędziowania i prowadzenia narty. Jeździmy na obu nartach w pozycji naturalnej, szerokiej, z dowolnym dociskiem wybranej narty w kolejnych fazach skrętu.

DROGA IV - RÓWNOLEGŁA: dla osób bawiących się szortami. Szorty są nartami bardzo krótkimi i mocno taliowanymi. Z uwagi na ich mały opór boczny, poruszają się bezproblemowo we wszystkich kierunkach. Podobnie jak łyżwy i łyżworolki, bardzo szybko „uciekają spod nas”. Z uwagi na bardzo podobny zakres ruchów i wrażeń ruchowych łyżwy i łyżwo rolki, są bardzo dobrą pomocą dydaktyczną. W celu zapewnienia komfortu równowagi wskazane jest, aby ćwiczenia początkowe wykonać przy wsparciu instruktora lub kijów narciarskich.

3. KROK - Krótkie narty można bardzo łatwo obracać we wszystkich kierunkach, dlatego ze skręcaniem i przekraczaniem linii spadku stoku nie ma tutaj problemów, wręcz przeciwnie, należy sobie ten moment utrudnić. Gwałtowne obrócenie nart powoduje ich ześlizg i zachwianie trudno utrzymywanej równowagi. Jedynym ratunkiem w szukaniu stabilności podczas wykonywania pierwszych skrętów jest



JACEK CIZAK

szeroka pozycja i oparcie się na krawędzi narty zewnętrznej. Poruszając się do przodu, ustawiona na krawędzi i dociśnięta do śniegu narta zewnętrzna, szybko pokazuje promień wykonywanego przez nią skrętu. W wyczuciu kręcenia narty zewnętrznej bardzo przydatna jest narta wewnętrzna, prowadząc ją płasko podpieramy się na niej łatwiej utrzymując równowagę. Na tym etapie nie stabilnej jeszcze jazdy, pomocne są dodatkowe punkty stabilizacji: kijki narciarskie, trzymanie się tyczki, kijów prowadzonych przez zaufaną osobę, instruktora.

4. KROK - Samodzielne już poruszanie się i skręcanie na krawędzi narty zewnętrznej udoskonalamy przez wprowadzanie do skrętu narty wewnętrznej. Wyczuwając geometrię poruszania się nart na krawędziach w skręcie, zwiększamy nacisk na nie. Mocniejsze opieranie się na krawędziach nart pozwala nam na przejmowanie większej siły odśrodkowej.

5. KROK - Zwiększamy prędkość i wychylenie w skręcie. Jeździmy wąsko - szeroko, nisko - wysoko. Pozostajemy przy zabawie z szortami lub zmieniamy je na narty dłuższe z grupy fun.

Po dojściu do pierwszego carvingowego celu - wykonanie skrętu ciętego, możemy poszerzać swoje carvingowe umiejętności w wielu interesujących nas kierunkach. Głębsze poznanie techniki carvingowej to poznanie nowej koordynacji ruchowej. Osoby stykające się z różnymi formami ruchu, mające wysoką ogólną sprawność fizyczną, wyczucie ciała w czasie i przestrzeni, łatwo oswajają się w nowych warunkach, a ich postępy są nieporównywalnie szybkie. Każdy powinien uważnie analizować swoje możliwości a szczególnie umiejętność wyczucia własnego ciała. W układzie nerwowym system „czucia głębokiego” (kinestetycznego) odpowiada za tworzenie wewnętrznego obrazu ustawienia i napięcia poszczególnych części ciała. Zamykając

oczy doskonale wiemy jak ułożone są nasze ręce, nogi. Tworzone w ten sposób wewnętrzne obrazy, pomagają nam w samo-kontroli i samokształceniu.

Ważnym elementem czucia głębokiego w technice narciarskiej jest czucie stopy, a szczególnie czucie stopą narty, jej ułożenia w trakcie jazdy i ustawienia reszty ciała w stosunku do poruszających się nart. Technika carvingowa szczególnie mocno podkreśla znaczenie odpowiedniego układania i czucia stopą narty. Jak wynika z analizy techniki, (poprzedni artykuł) układanie nart, sterowanie ich dociskiem - wygięciem, bezpośrednio wpływa na poprawność i jakość naszej jazdy. Do tego, w jaki sposób opieramy się stopami o podeszwę butów, a tym samym, w jaki sposób wywieramy nartą nacisk na podłoże - dopasowujemy resztę ciała, tak aby działające na nasze ciało siły przekazywać nartom, nie walcząc z nimi, wykorzystywać je do sterowania wykonywanym skrętem. Idąc od stopy w górę, dzielimy ciało na resztę elementów: podudzie, kolana, biodra, plecy, ramiona, szyję i głowę. Tworzenie z własnego ciała swoistej „układanki” pozwoli nam na odpowiednie, zamierzone i kontrolowane „układanie” się ciałem w skręcie.

Idealnie wykonany skręt carvingowy to skręt kompensacyjny. W skręcie tym dążymy do wywierania stałego docisku nart do śniegu w trakcie całego przejazdu. Niedociążenie występujące w pierwszej części skrętu, w momencie dojazdu nart do linii spadku stoku, kompensujemy prostowaniem się ciała w kierunku przeciwnym do działającej na nas siły odśrodkowej. Przeciążenie występujące w drugiej części skrętu, po przekroczeniu linii spadku stoku, kompensujemy uginaniem się ciała. Pamiętając iż „na nartach carvingowych zjedziemy wszędzie, lecz nie wszędzie carvingowo” przystępujemy do wdrażania nowo nabytych umiejętności w życie. Opierając się na krawędziach nart, wykorzystując siłę odśrodkową wychylamy się do

środka skrętu. Huśtając się w prawo i lewo bawimy się jak dziecko na huśtawce.

Wybieramy taki sposób poruszania się na nartach, jaki jest dla nas odpowiedni i na jaki pozwalają nam warunki (stok, jego ukształtowanie, inni narciarze). Wycinanie skrętów carvingowych nie jest naszym obowiązkiem. W sytuacjach braku przestrzeni lub dużego ruchu na trasie, przyspieszamy wykonanie skrętu rotacją nart i wyhamowujemy wprowadzając narty w ześlizg.

Pierwsze kontrolowane ślizgi carvingowe, ich łatwość i uzyskana przyjemność mogą spowodować wprowadzenie nas w stan euforii, a tym samym doprowadzić do pofolgowania sobie w kontroli prędkości i kierunku wykonywanego przejazdu. Często początkujący carvingowcy, szczególnie ci dobrze jeżdżący na nartach tradycyjnych, ulegają wypadkom podczas pierwszych carvingowych zjazdów. Powodem tego jest stosunkowo szybkie nabieranie niekontrolowanej prędkości, co doprowadzić może do zderzenia z innym narciarzem lub przeszkodą znajdującą się na trasie przejazdu. Uwaga! Ustalamy zasadę prawej ręki, prawego halsu. Jeżeli spotyka się na stoku dwóch carvingowców (snowboardowców) wycinających skręty na wprost siebie, jadący prawą ręką po śniegu utrzymuje tor jazdy, jadący lewą ręką ustępuje pierwszeństwa przejazdu.

Carvingowcy szczególnie narażeni są na zderzenie z tradycyjnymi narciarzami z uwagi na krzyżujące się ich kierunki poruszania - w poprzek stoku, czasami nawet pod górę. Tradycyjni narciarze poruszają się w dół stoku, często nie zwracając uwagi na to, co dzieje się po bokach. Kolejnym ryzykownym momentem dla carvingowo jadącego narciarza jest niewystarczające przeciwdziałanie sile odśrodkowej w skręcie. Siła ta, w momencie utraty stabilności i kontroli równowagi, może spowodować rotacyjne wyrzucenie narciarza na zewnątrz skrętu. Zakrawędziowana i mocno dociśnięta do śniegu zewnętrzna narta nie ulega rotacji. Specyfika powolnego narastania napięcia w zewnętrznej nodze, może wcześniej doprowadzić do skręcenia lub zwichnięcia kolana, niż wypięcia wiązania. Podobna sytuacja jest przyczyną wielu kontuzji kolan u narciarzy tradycyjnych próbujących jazdy na nartach carvingowych bez nabycia minimalnej wiedzy na ten temat. Narty tradycyjne ustawione na krawędziach jadą na wprost, narty carvingowe od razu podkręcają. Narciarz nie przygotowany na taką reakcję nart, doprowadzić może do sytuacji i jej następstw zbliżonych do opisanych wyżej. Mała prędkość przejazdu i mała dynamika utraty równowagi doprowadzają najczęściej do kontuzji wewnętrzznego kolana. Biorąc pod uwagę powyższe sugestie, możemy bezpieczniej korzystać z uroków narciarstwa carvingowego.

www.carving.com.pl



skręć
we właściwą
stronę



**internetowy
serwis
narciarski**

- aktualności**
- sport**
- pogoda**
- warunki śniegowe**
- technika jazdy**
- sprzęt**
- jedziemy na narty**
- szkoła funcarvigu**
- forum dyskusyjne**



pędzlowanie

JACEK CISZAK



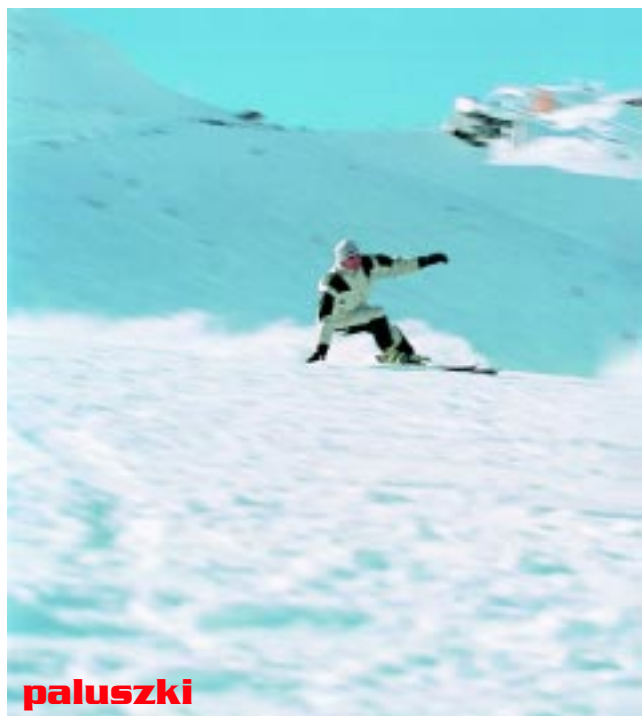
wahadło

JACEK CISZAK



balans

JACEK CISZAK



paluszki

Dysponując pewnym już i stabilnym „zaczepieniem” krawędziami nart w śniegu, skręcając z wykorzystaniem siły odśrodkowej, wychylając się coraz głębiej do wewnątrz skrętu, możemy rozpocząć zabawę w fun carving. Pogłębianie wychylania do wewnątrz skrętu jest reakcją na działającą na nas siłę odśrodkową. Dotknięcie ręką śniegu stabilizuje przejazd, jak również podkreśla efektywność wykonywanej ewolucji. Dotknięcie ręką śniegu wykonane przez skłon w bok jest błędem.

Podstawą skrętów stosowanych w fun carvingu, jest opisana już kompensacja. W zależności od dynamiki wykonywanego przejazdu zmienia się czas trwania i wartość siły odśrodkowej działającej na nasze ciało. Przyjmowane wówczas pozycje, będące wynikiem naszej reakcji na siłę odśrodkową, różnią się od siebie. Pozycje te są punktem wyjścia do klasyfikacji ewolucji fun carvingowych.

W fun carvingu wyróżniamy dwie grupy skrętów:
 - równoważne - w których uwaga skierowana jest na wykonanie perfekcyjnego ślizgu nart w skręcie. Ręce używane są do zachowania równowagi i balansu
 - z podporem - w których uwaga skierowana jest na wykonanie dodatkowego ślizgu ręką wewnątrz wykonywanego skrętu. Ręce używane są do wykonania dodatkowego, trzeciego ślizgu (obok nart) wpływającego na równowagę i promień wykonywanego skrętu.

SKRĘTY RÓWNOWAŻNE:

- **pędzlowanie** - wykorzystanie ślizgu nart do wykonywania nogami krótkich, szybkich skrętów.
- **wahadło** - wychylanie się całym ciałem do wewnątrz skrętu z możliwością oscylacji środka ciężkości ciała w stosunku do siły odśrodkowej w skręcie z możliwością pełnego wyprostowania w momencie przekroczenia linii spadku stoku
- **balans** - wycinanie perfekcyjnych ślizgów na granicy utraty przyczepności nart ze śniegiem

SKRĘTY Z PODPOREM

- **paluszki** - jest skrętem szkolnym, podczas przekra-



Marek Ogorzałek

JACEK CISAŁ

wprowadzenie do techniki fun carvingowej



ślizgowy

JACEK CISAŁ



dosięg

JACEK CISZAK

czania linii spadku stoku asekurujemy się dotknięciem palcami rąk śniegu po wewnętrznej części skrętu.

- **ślizgowy** - najczęściej stosowany, najpewniejszy, podstawowy skręt szkoleniowy. Wykonanie ślizgu podpierającego całą dłońią po wewnętrznej stronie skrętu. Stosowane w rękawicach wzmocnienia nadgarstków, w przyszłości krótkie ślizgi wyraźnie poprawią możliwości wpływania wykonywanym podporem na promień i

stabilność skrętu.

- **dosięg** - Pierwszy skręt z ekstremalnego fun carvingu. Głębokie wychylenie do wewnątrz skrętu podkreślone jest dosięgiem ręką w kierunku osi skrętu.

- **łokieć** - Podobnie jak wyżej, do podkreślenia głębokiej pozycji w skręcie wykonuje się ślizg po śniegu całym przedramieniem po wewnętrznej części skrętu.

- **kociać** - „Lądujemy na cztery łapy” do łokcia lub dosięgu dodajemy ślizg zewnętrz-

łokieć



JACEK CISZAK



JACEK CUSZAK

kociak

ną ręką po śniegu w wewnętrznej części skrętu

- **body carving** - wykonując radykalnie głęboki wychył ciałem do wewnątrz skrętu, tracimy przyczepność nart ze śniegiem.

Wykonujemy ślizg całym ciałem po śniegu, obracając się jednocześnie nogami w dół, wykorzystując siłę grawitacji wracamy na krawędzie nart i dalszą jazdę w skręcie. Carving zrywa ze sztywnymi zasadami zachowania, ubioru, wyglądu narciarza

tradycyjnego. Ubieramy się tak, jak jest nam wygodniej, cieplej i przyjemniej. Carving opiera się na stabilnym i pewnym prowadzeniu nart po śniegu. To co dzieje się z resztą zależy od indywidualnych predyspozycji każdego z narciarzy. Podstawowym warunkiem bycia carvingowcem jest chęć wspólnej zabawy, radości, wolności, przyjemności, a przede wszystkim - **chęć kolekcjonowania fajnych wspomnień i wrażeń z przebywania w górach.**



body carving

JACEK CUSZAK