



Technika jazdy – puch

Technika jazdy – puch

Naszym założeniem jest, że jesteśmy już niezłymi narciarzami trasowymi i mamy dobrze opanowane wszystkie elementy zarówno skrętu długiego jak i krótkiego, wykonywanego na trasie. Dlatego, przy analizie techniki jazdy w puchu, skupimy się na podkreślaniu różnic między „trasą” a „puchem”, czasami pozornie drobnych ale w rzeczywistości mających istotny wpływ na naszą jazdę i położymy nacisk na te elementy, które w jeździe w puchu są decydujące a na trasie mają często drugorzędne znaczenie.

Zacznijmy od naszej postawy: położenia środka ciężkości, ustawienia nart, rąk i całej sylwetki. Nasza postawa przy jeździe na nartach jest ważna w każdych warunkach ale w puchu jest ważna szczególnie. O ile na twardym podłożu (przygotowanej trasie) drobne błędy postawy mogą nie wpływać istotnie na naszą jazdę, o tyle w miękkim, świeżym śniegu każdy błąd postawy jest obnażany bezlitośnie, zakłócając naszą równowagę i często dramatycznie wpływając na naszą jazdę (ten „dramat” to zazwyczaj lądowanie w śniegu).

Środek ciężkości przesuwamy nieco do tyłu (mniej więcej nad pięty) ale nie siadamy na tyłach (nurkowanie czubków nart pod śnieg „zwalczamy” odpowiednią prędkością, aby narty mogły wypłynąć na powierzchnię, a nie panicznym odchyleniem do tyłu). Przy odpowiednim ustawieniu środka ciężkości powinniśmy czuć w bucie delikatny kontakt czubków palców z górną wewnętrzną powierzchnią buta.

Ustawienie ramion w jeździe off-piste, zarówno w puchu jak i w ogólnie trudnym terenie, jest inne niż w jeździe po trasie. Jadąc po trasie trzymamy ręce z przodu, dzięki czemu dociążamy przody nart i utrzymujemy ustawienie ciała w dół stoku. Jadąc w puchu takie ustawienie działa przeciwko nam: nie chcemy obciążać przodów nart a wręcz przeciwnie chcemy je nieco odciążyć i pozwolić im łatwiej wypłynąć na powierzchnię śniegu. Dodatkowo nasze wyciągnięte ręce przyjeździe w zmiennym terenie, gdzie musimy amortyzować nierówności podłoża (lub zmienny opór śniegu) powodują rozchwianie górnej połowy naszego ciała i pogłębiają i tak zazwyczaj duże problemy w utrzymaniu równowagi przód-tył. Dlatego przy jeździe poza trasą, cofamy ręce nieco do tyłu. Nasze dłonie nadal są do przodu w stosunku do tułowia, ale wyraźnie mniej niż przy jeździe po przygotowanej trasie.



Jazda w puchu wiąże się również z kompromisowym potraktowaniem kolejnej istotnej zasady „nowoczesnej” jazdy na nartach: szerokiego, tzn. na szerokość bioder, rozstawienia nart. Jadąc w puchu prowadzimy narty dużo wężiej, unikając sklejania nóg, ale trzymając narty dość blisko. Narty tworzą jedną platformę bliższą snowboardowi niż niezależnie pracującym szeroko rozstawionym nartom (jak zaleca szkoła „karwingowa”). Stworzenie tej mocnej, równo obciążonej platformy jest jednym z warunków do efektywnej jazdy w puchu. Ze względu na małą gęstość podłoża (ogromna różnica w porównaniu do twardego, przygotowanego stoku) nawet niewielkie przesunięcia ciężaru powodują istotne różnice w zagłębianiu się nart w śniegu i w efekcie różny opór jaki odczuwamy pod nartami (właściwie jest to opór, który odczuwamy od przodu nart tzn. mniej lub bardziej hamujący nasz ruch). Wąsko prowadzone narty ułatwiają nam ich równe obciążenie; dodatkowo mniejsza jest szansa na trafienie którąś z nart na śnieg o innej konsystencji z potencjalnie nieprzyjemnymi konsekwencjami takiej niespodzianki. Ważne jest utrzymanie pełnej niezależnej kontroli nad każdą z nart mimo ich prawie złączonej pozycji.

Aby „płynąć” w puchu musimy uzyskać odpowiednią prędkość a jednocześnie czuć się pewnie i umieć kontrolować prędkość poprzez odpowiednią głębokość skrętów. Należy pamiętać, że już samo podłoże – puch – wpływa hamująco na nasz ruch. W przeciwieństwie do twardego stoku, gdzie narty kontaktują się z podłożem tylko krawędziami, w puchu kontakt jest całą powierzchnią. To już nas hamuje bardziej niż na twardej trasie a dodatkowo pojawia się, niespotykany na trasie, opór czołowy, który powstaje na skutek przebijania się przez śnieg zanurzonych czubów naszych nart. Dlatego, porównując tak samo nachylone stoki: na trasie i w puchu, dużo bardziej „agresywna” linia zjazdu w puchu będzie skutkować tą samą prędkością jazdy co bardziej „ostrożna” linia na trasie.



Na trasie nie istnieje graniczna prędkość, dopiero powyżej której nasza technika staje się efektywna. W puchu, w pewnym sensie, dopiero przekroczenie pewnej prędkości (zależnej między innymi od konsystencji śniegu, szerokości nart, nachylenia stoku i naszej wagi) pozwoli naszym nartom „wypłynąć” na powierzchnię i znacząco ułatwi manewrowanie nimi. Dlatego warto nie bać się prędkości w jeździe w puchu.

Autor: Andrzej Peszek

Tekst pochodzi z książki „[Narciarstwo dla zaawansowanych. Karwing, stromizny, muldy, puch.](#)”

Więcej na www.wydawnictwołandie.pl

oraz www.alpy.info.pl

Źródło: [Andrzej Peszek](#)

Licencja: [Creative Commons - użycie niekomercyjne](#)