

Univerzita Karlova v Praze
Fakulta tělesné výchovy a sportu
Katedra sportů v přírodě



SNOWPARKY A FREESTYLOVÉ PŘEKÁŽKY

Bakalářská práce

Jakub Měchura

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Ladislav Vomáčko, Ph.D.

Praha 2009

ABSTRAKT

Název : Snowparky a freestylové překážky

Cíle práce :

Cílem práce je podat co nejdokonalejší přehled o typech snowparků a typech freestylových překážek. V první části bude práce zaměřena na definici snowparku, typy snowparků, jejich popis a využití. Druhá část bude věnována freestylovým překážkám. Budu se zabývat popisem jejich tvaru, využitím, parametry a materiály.

Metody :

Zvolil jsem metodu analýzy dokumentů. Zároveň v nich bude hledáno neoptimálnější názvosloví k dané problematice.

Druhou metodou bude osobní interview s freestylovými jezdci, shapery a staviteli snowparků. Informace budou čerpány z odborných publikací a internetových stránek na základě klíčových slov v názvu nebo celém textu a od osob, které se problematikou zabývají.

Cílem bude vytvořit ucelený přehled o snowparcích a překážkách v České republice i ve světě a dalších možnostech, které freestyle nabízí.

Svou Bakalářskou práci jsem pojal jako přípravu a úvod k práci Diplomové. Cílem práce je tedy teoretický přehled o tématu.

Klíčová slova:

snowpark, freestylové překážky, freestyle, freestyle snowboarding, freeskiing

ABSTRACT

Title : Snowparks and terrain features

Objectives :

The aim of the work is to offer the perfect overview of snowparks and terrain features. In the first part the work will be focused on the definition of the snowpark, snowpark types, description and use. The second part will be devoted to terrain features. I will deal with description of the shape, use, parameters and materials.

Methods :

I chose the method of analysis of documents. At the same time they will be matched with the most optimal terminology on the matter.

The second method will be a personal interview with freestyle riders, snowpark shapers and builders. Information will be drawn from professional publications and websites based on key words in the title or the full-text and from people, who deal with the problem.

The aim will be to create a comprehensive overview of snowparks and terrain features in the Czech Republic and in the world and the options, which freestyle offers.

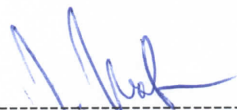
I took this Bachelors work as the preparation and introduction to the Master thesis. The aim of the work is a theoretical overview of the topic.

Keywords:

snowpark, terrain features, freestyle, freestyle snowboarding, freeskiing

Touto cestou bych chtěl poděkovat L. Vomáčkovi za odborné vedení práce a všem jezdcům a stavitelům, kteří byli ochotni mi poskytnout své rady a připomínky.

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně a použil jsem literaturu uvedenou v seznamu bibliografické citace.



Jakub Měchura

Svoluji k zapůjčení své bakalářské práce ke studijním účelům. Prosím aby byla vedena přesná evidence vypůjčovatelů, kteří jsou povinni zdroj převzaté literatury řádně citovat.

Jméno a příjmení:

Číslo obč. průkazu:

Datum vypůjčení:

OBSAH

ÚVOD	8
LITERÁRNÍ REŠERŠE	10
1. SNOWPARKY	13
1.1. Obecný popis	13
1.2. Definice snowparku	13
1.2.1. Definice snowparku pro ČR	14
1.3. Snowpark v lyžařském středisku	15
1.3.1. Snowpark v celé délce sjezdovky	15
1.3.2. Snowpark v části sjezdovky	15
1.3.3. Snowpark jako samostatný svah	16
1.4. Snowpark mimo lyžařské středisko	16
1.4.1. Jibbing park	17
1.4.2. Privátní park	18
1.4.3. Snowpark v hale	18
1.4.4. Jednorázové akce	19
1.4.5. Waterparky (Akrobatparky) a „suché jiby“	20
2. UMĚLÉ POVRCHY	22
2.1. Snowflex	22
2.2. Umělá tráva	22
2.3. Air bag	23
3. FREESTYLOVÉ PŘEKÁŽKY	24
3.1. Obecný popis	24
3.2. Disciplíny a jejich překážky	24
3.3. Halfpipe (U-rampa)	25
3.3.4. Charakteristika	25
3.3.5. Popis	26
3.3.6. Pohyb na překážce	26
3.3.7. Části rampy a jejich parametry	27
3.4. Jumps, kickers (skoky, můstky)	29
3.4.1. Kicker (Tombstone tabletop, Wu-tang, Big air) – rovný skok	30
3.4.2. Corner – rohový skok	35
3.4.3. Quarterpipe	37
3.4.4. Table, Tabletop	38
3.4.5. Step-up	39
3.4.6. Step-down	40
3.4.7. Spine (Spina)	41
3.4.8. Butterbox	41
3.5. Rails (zábradlí, rejly), boxes (bedny) a další	43
3.5.1. Jibbing	43
3.5.2. Jibbingové (jibovací) překážky	43
3.5.3. Materiály	44
3.5.4. Rails (Zábradlí)	46

3.5.5. Boxy (Bedny).....	50
3.5.6. Bezpečnostní vlastnosti jibbingových překážek	53
3.5.7. Zakřivení a typy jibbingových překážek	54
3.5.8. Překážky pro "lip" triky.....	58
3.5.9. Překážky na "bonkování"	59
DISKUZE	60
ZÁVĚR	64
POUŽITÁ LITERATURA	65
ELEKTRONICKÉ ZDROJE	66
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	67
SEZNAM TABULEK	68

ÚVOD

Sníh je již odedávna součástí života mnoha živočichů na této planetě. Ať se jedná o zvířata nebo lidi, někteří s ním žijí stále a využívají jeho kouzelných vlastností, jiní ho berou jako obtíž, se kterou se musí každý rok několik měsíců vypořádávat. Díky lidem, kteří se řadí do té první skupiny, máme dnes možnost užívat si celý rok zábavu, která se dá jen těžko s něčím srovnávat. Sníh je jedinečný materiál, který nám umožňuje provádět pohyb naprosto odlišný od ostatních. Sporty, jež lze díky němu provozovat, se vyznačují závratnými rychlostmi, fascinujícími kreacemi i relativní bezpečností, pokud se dělají uvědoměle.

Někteří lidé se již v dávných dobách pokoušeli o různé akrobatické kousky. Můžeme se jen dohadovat koho k tomu vedla potřeba pozornosti ostatních a koho touha překonat sama sebe. Důležité je, že díky těmto “bláznům“, jak je někteří nazývali a nazývají, vznikly sporty a disciplíny, které uchvátily širokou veřejnost a získaly si tak tisíce příznivců.

Tak také vzniklo lyžování a snowboarding a postupem času i jejich atraktivnější odrůda freestyle snowboarding a freeskiing. U snowboardu se disciplína freestyle vytvořila samovolně. Snowboard samotný přímo vybízí ke skákání a jiným kreacím. Naproti tomu freeskiing se vyvinul až z freestyle snowboardingu praktikovaného na freestylových překážkách čili ve snowparcích.

Snowboardingu se věnuji již řadu let a stal se mým životním stylem. Lidem, které tento sport zasáhl stejně jako mne, se díky němu mění pohled na svět. Kdykoli někam jdou nebo jedou, sledují okolní krajinu a přemýšlí, kde by se dalo něco skočit, sjet nebo “ojibovat“ (sjet po zábradlí). Prakticky každou volnou chvíli, kdy zrovna nejezdí, přemítají o tom, kdy si zase budou moci zajezdit. Mnoho věcí a povinností přizpůsobují tomu, aby mohli trávit čas tím, co je baví nejvíce – snowboardem.

Jako začínající jezdec jsem v dětství neměl k dispozici žádná instruktážní videa nebo knihy a jezdců, od kterých bych se mohl učit, také mnoho nebylo. Byl jsem proto samouk a když se ke mně dostalo první výukové video, už jsem jezdil docela obstojně a zajímalo mne spíše skákání. Podle hesla z videa: „Pozor na skoky do neznáma!“, jsem vyhledával přehledná místa, kde se proletět. Bohužel vždy to nedopadlo podle mých představ. Proto jsem byl naprosto uchvácen, když jsem poprvé uviděl snowpark a v něm jezdce předvádějící akrobacie mně dosud neznámé. Okamžitě jsem pochopil kudy vedou kroky freestylu. O překážkách a snowparcích jsem však nevěděl nic a musel jsem dlouho zkoumat a zjišťovat, co se jak jmenuje, jak to má správně vypadat a co všechno se dá postavit a vyrobit. Ačkoli jsem hledal, do dnešního dne jsem nenašel literaturu, která by toto téma normálnímu člověku objasnila srozumitelnou řečí.

Touto prací bych chtěl pomoci začínajícím jezdcům a laikům zorientovat se v problematice snowparků a freestylových překážek. Ukázat jim, co dnešní freestyle nabízí a jak mají freestylové překážky správně vypadat. Nepředkládám přesný návod na stavbu a výrobu překážek. Nabízím však obsáhlý přehled, popis a bezpečnostní zásady překážek, díky čemuž laik pozná dobrý, kvalitně upravený a bezpečný snowpark nebo překážku.

Dnes je již freestyle snowboarding a freeskiing relativně dostupný pro každého a podmínky pro freestyle se také každým rokem zlepšují. Za rozumnou cenu se dá sehnat kvalitní vybavení a každý zdravý člověk se může této odrůdě sportu věnovat. Kdo se naučí obstojně jezdit po svahu, nemusí se bát směle vyrazit do prvního snowparku. K získání nebo prohloubení znalostí o snowparcích a freestylových překážkách by tedy měla pomoci tato Bakalářská práce.

LITERÁRNÍ REŠERŠE

Snowparky a snowboardové překážky jsou témata často probíraná designéry, shapery i samotnými jezdci. Řeší se problém správného složení a rozmístění překážek ve snowparku, správných parametrů překážek, materiály jibbingových překážek (“jibů“) i názvy některých překážek. Bohužel literaturu, která by se všemi těmito problémy blíže zabývala, jsem nenašel.

Freestylové magazíny (Freemag, Board, Metod a další) píší především o jezdcích, tricích, akcích a lokalitách vhodných k ježdění. Jsou zaměřeny na to, co ke snowboardingu a freeskiingu nejvíce přitahuje pozornost veřejnosti. Proto jsou plné rozhovorů s jezdci, reportáží ze závodů a akcí, fotek, reklam a dalšího pro mou práci nepoužitelného materiálu. Popisy parků v nich někdy bývají docela obsáhlé, ale většinou jde jen o popis složení překážek v parku a jejich rozmístění, což jsem do této práce nezahrnul. Tyto magazíny jsem proto pro sběr informací nevyužil.

Publikaci o freestyle skiingu jsem našel pouze jednu – Freeskiing (Šedová, Schauer, 2003). Obsahuje historii freeskiingu, popis výbavy, disciplín a triků prováděných na lyžích. Navíc jsou tu i nákresy skicrossových (potažmo boardercrossových) překážek a jejich odborné názvy převzaté z angličtiny. Tyto názvy se shodují s výrazy, jež se používají pro popis freestylových překážek. V úvodu knihy se autoři zmiňují o progresivnějším nástupu snowboardingu oproti freeskiingu a proniknutí lyží do disciplín Cross a Freestyle.

O snowboarding - vzhledem k jeho delší historii - již vyšlo více publikací. Jedny z prvních knih byly napsány v zahraničí, kam se snowboarding dostal rychleji než do Čech. Jde o: Snowboarding – vše, co potřebujete vědět o tomto vzrušujícím sportu (Gibbins, 1997), Snowboarding za 3 dny (Frischenschlager, 1999) a Snowboarding – make a perfect start (Gille, Marks, 2002). Po prvních překladech těchto knih se začaly objevovat i české publikace. Problém tkví v tom, že všechny tyto knihy jsou věnovány snowboardingu obecně. Najdeme v nich někdy stručnou jindy rozsáhlou historii snowboardingu, v českých publikacích obohacenou o historii snowboardingu v Čechách. Historie se vždy týká vymýšlení prvních snowboardů, začátku sériové výroby, prvních průkopníků a jezdců, prvních závodů atd. Kapitola bývá zakončena

současným stavem snowboardingu ve světě a uvedením nejlepších jezdců současnosti. Dále většinou následuje popis základní a speciální výbavy. Nejvíce prostoru je věnováno snowboardu a jeho typům, následně vázání, botám, oblečení a doplňkům. Někde najdeme i popis vybavení pro freeride. Součástí této kapitoly bývá i údržba. Na dalších stránkách se publikace věnují metodice výuky snowboardingu. Tato část je vždy nejobsáhlejší. Obsahuje bez výjimky všeobecnou přípravu a specializovanou přípravu, dále pak nácvik oblouků, někdy je přidán nácvik skoků. U novějších publikací jako je: Snowboarding – alpská jízda, freestyle, freeriding (Binter a kol., 2002), Freestyle snowboarding (Večerka, 2003), Snowboarding (Vobr, 2006) nebo Snowboarding (Louka, Večerka, 2007) je celá kapitola věnovaná Freestylu, tedy nejen obyčejnému skoku, ale i trikům ve smyslu skoků, slidování a jiných. Kapitola se dělí na části věnované konkrétnímu triku a obsahuje název, popis triku, rady jak trik provést a většinou i obrazový materiál. Další kapitoly knih bývají o různých disciplínách ve snowboardingu, jejich stručných pravidlech a prostorách, v nichž se konají. Závěr všech publikací je obvykle věnován bezpečnosti, pravidlům chování a někdy je kniha - zvláště u těch novějších - doplněna o terminologický slovník.

Ze zmíněné literatury jsem používal především hrubá fakta jako jsou data, parametry a názvy jednotlivých překážek a disciplín. Z některých pasáží byla použita celá definice, jindy jen heslo.

Dalším zdrojem informací mi byly internetové stránky. Freeride.cz je server, který sdružuje freestylovou komunitu. Snowboardisté, freeskieři, surfaři a bikeři zde mají své sekce, kde se objevují články, fotky a videa z akcí, rozhovory, reportáže. V neposlední řadě je zde záložka Navigator, kde lze nalézt seznam a mapu parků, překážky ve vybraném parku a aktuální stav parku. Dále jsem použil informace z oficiálních stránek mezinárodní lyžařské federace FIS, kde jsou všechna pravidla související s disciplínami, jenž tato federace zaštiťuje.

Co se týče jibovacích překážek, informace se dají nalézt na internetových stránkách výrobců : www.planetsnowtools.com nebo www.straightlinerrails.com. Tady jsou uvedeny rozměry, materiály a bezpečnostní prvky jednotlivých railů a samozřejmě i fotky nabízených překážek.

Všechny nasbírané informace jsem postupně konzultoval s odborníky na problematiku snowboardových překážek. Jsou to stavitelé parků Tomáš Ronovský (snowpark Pec pod Sněžkou-Mulda), Vladimír Zlesák (Freejump.cz), dlouholetí jezdci Marek Wlazel (ski), Tomáš Hudský (snb) a další. Tito lidé mi byli nápomocni nejen s ověřováním informací uvedených v literatuře, ale také s formulováním některých otázek a odpovědí na ně.

CÍLE A ÚKOLY

Cíle

Rozdělit a popsat snowparky, jejich alternativy, umělé povrchy a freestylové překážky. Nastínit problémy týkající se stavby snowparků a překážek. Popsat rozdíly ve stavbě překážek pro freestyle snowboarding a freeskiing. Uvést možnosti, které freestyle nabízí.

Úkoly

1. Literární rešerše
2. Rozdělit snowparky a freestylové překážky
3. Popsat snowparky, jejich alternativy, umělé povrchy a freestylové překážky
4. Nastínit problémy stavby překážek a rozdíly ve stavbě překážek pro freestyle snowboarding a freeskiing

1. SNOWPARKY

1.1. Obecný popis

Snowparky jsou dnes neodmyslitelnou součástí freestyle snowboardingu a freeskiingu. Proto je můžeme nalézt v mnoha zimních střediscích. Jak píše Martin Večerka ve své knize (2003): „Freestylu se můžete oddat v jakémkoli středisku, kde mají upravený snowpark. V Alpách to znamená „téměř všude“, pro naši zemičku platí zatím spíše „někde“. Ve světě jsou freestylové překážky samozřejmostí, bez kterých by resort přišel o velkou část příjmů. Snowboardistů totiž každoročně přibývá a v konkurenčním prostředí mnoha středisek si prostě provozovatelé absenci parku nemohou dovolit.“ Toto byla situace před více než šesti lety. Dnes se již, jak Večerka správně předpokládal, dá snowpark najít „téměř“ v každém středisku v České republice a kde není kompletní park, určitě se tam již lokální jezdci snaží o změnu a staví si skoky a raily svépomocí. O snowparcích ve světě je obtížné psát, jelikož jejich počet, velikost a překážky se každým rokem mění, roste jejich úroveň a je skoro nemožné mít aktuální a přesný přehled o jejich stavu. Proto se v této práci zaměřím pouze na parky v České republice a na dnes známé snowboardové překážky obecně. Průzkumu parků ve světě a následně návrhu ideálního snowparku realizovatelného v našich podmínkách bych se rád věnoval ve své diplomové práci.

1.2. Definice snowparku

V dnes známých publikacích o snowboardingu se snowparkům věnuje jen několik z nich a dovíme se pouze základní informace. Jednu dle mého názoru povedenou definici publikoval Večerka (2003): „Snowparky bývají většinou koncipovány jako prostor jedné či více sjezdovek vyhrazený pouze k „freestylovým“ účelům. Na sjezdovkách jsou rolbou nahrnuté a upravené překážky, které se v zásadě dělí na tři základní typy: skoky, raily a u-rampu (halfpipe).“ Že snowpark je sjezdovka vyhrazená

pouze pro freestyle, nemusí být vždy pravda. Platí to spíše pro zahraniční resorty. V našich podmínkách je běžnou praxí stavět překážky přímo na sjezdovce, která je určena jak pro freestyle jezdce, tak pro normální rekreační lyžaře a snowboardisty. Má to několik výhod pro začínající freestyle jezdce a několik nevýhod pro pokročilé, jak se budu zmiňovat níže.

Co se týče překážek, není nikde psáno, že překážky jsou vždy vytvořeny rolbou. Někdy je to práce hrstky nadšenců s lopatami. Je ale pravda, že tento případ se týká spíše railů, protože postavit pořádný skok lopatami vyžaduje obrovské množství práce, času a úsilí. V našich podmínkách však dnes vznikají prostory, které dají nazvat snowparkem a přitom nemají ani vlastní vleč nebo rolbu. Z tohoto důvodu jsem se pokusil o nové definování snowparku, platícího především pro náš stát a jiné, které trpí nedostatkem sněhu.

Ke třem základním typům překážek se v poslední době přidaly ještě další jako: wallridy(stěny), stromy, bonkovací klády a další, které budu popisovat pod hlavičkou „ostatní“.

1.2.1. Definice snowparku pro ČR

Základem snowparku je svah. Svahem se dá nazvat jakákoli nakloněná rovina, která má sklon a rozměry dovolující postavit zde alespoň jednu překážku. Jednu překážku však nemůžeme nazvat snowparkem, proto jsem zvolil míru pro tento problém. Svah by měl obsahovat alespoň tři překážky (např. 1 skok a 2 zábradlí), abychom ho mohli označit jako snowpark. V případě, že svah nemá potřebný sklon (alespoň 20°) nebo nemá dostatek prostoru pro stavbu skoků a obsahuje pouze zábradlí, mělo by jich být tři a více. Z výše uvedeného jsem vyvodil novou definici, která zní:

Snowpark je zasněžený svah, na němž se nachází tři a více upravovaných snowboardových a/nebo freeskiingových překážek.

Většina parků, které splňují tyto požadavky mají své místo na webu Freeride.cz (URL: <<http://www.freeride.cz/snowboard/navigators/parks-info/>>.[cit. 2009-08-10].).

1.3. Snowpark v lyžařském středisku

V našich podmínkách se lyžařská střediska, která mají ve svém týmu zastoupení z řad freestyle lyžařů, snowboarderů či nadšenců, snaží najít a poskytnout jezdcům co nejvíce prostoru pro freestylové překážky. Mnohdy to však není vůbec snadné. Je potřeba najít místa, kde překážky nebudou vadit sjezdovému lyžování, ale budou dostupné pro freestyle. Měla by splňovat určitá bezpečnostní kritéria, svah zde musí mít potřebný sklon atd. Proto bylo vytvořeno několik různých modelů, jak snowpark vytvořit a kde.

1.3.1. Snowpark v celé délce sjezdovky

V některých resortech, kde se nepodařilo najít dostatek místa pro stavbu snowparku (například z důvodu, že vlastní pouze jednu sjezdovku, která není dostatečně široká, ale je dost dlouhá) byl zvolen koncept snowparku rozloženého po celé délce sjezdovky, tudíž překážky nejsou přímo u sebe, ale následují v určitých rozestupech za sebou. Mezi pokročilými jezdci není tento model příliš v oblibě, jelikož musí jezdit mnohdy několik desítek metrů k další překážce, ztrácejí cestou síly a čas, nemluvě o cestě vlekem nahoru.

Ve světě se můžeme setkat se snowparky, které se nacházejí také na svazích přes kilometr dlouhých. Jde ale často o sjezdovky, vyhrazené pouze pro freestyle (viz kapitola - Snowpark jako samostatný svah), sjezdaři by sem neměli jezdit. Překážek je zde díky prostředkům, které zahraniční resorty mají, až několik desítek a jsou rozmístěny tak, aby bylo možné jich využít samozřejmě co nejvíce, tzn. jsou postaveny v takzvaných lajnách (řady překážek za sebou).

1.3.2. Snowpark v části sjezdovky

Park je umístěn na zvláštním svahu, který se nachází v blízkosti sjezdovky. Bývá od ní oddělen zábranami či lesem, aby se zabránilo srážkám se sjezdaři. Z parku se dá vyjet

zpět na sjezdovku a dojet k vleku, který je k ní přidružen. Výhodou je, že není potřeba zvláštní vlek pro snowpark, při tom se tam dá snadno dojet a park je součástí sjezdovky, ale zároveň je to svah vyhrazený pouze pro freestyle jezdce. Nevýhodou je znovu „zbytečné“ sjíždění zbytku sjezdovky a dlouhá doba strávená na vleku. Tento model je však velmi výhodný pro střediska, a proto se s ním můžeme setkat v mnoha resortech u nás i v cizině.

1.3.3. Snowpark jako samostatný svah

Pro freestylisty nejlepším řešením je vybudování snowparku na samostatné sjezdovce a s vlastním vlekem. Snowpark zůstává součástí střediska, ale funguje jako samostatná sjezdovka. Středisko může nabídnout jezdcům speciální permanentky, které platí pouze v parku a tím odpadá pro freestylisty mnohdy velmi nevýhodný nákup permanentky platící pro celé středisko. Jezdci musí dodržovat pravidla pro pohyb v parku, který se liší od pravidel pro pohyb na sjezdovce. Na oplátku nemusí čekat na vlek spolu s ostatními návštěvníky. Mají tak větší volnost v ježdění a atmosféra v parku je zcela odlišná. Park se tak stává místem, kde se setkávají lidé se stejnými zájmy a směřením o ježdění vůbec.

V praxi jsem se s tím nesetkal, ale do budoucna by bylo dobré, kdyby naopak i permanentky fungující v celém středisku neplatily ve snowparku. Eliminovalo by se tak nepříjemné a mnohdy nebezpečné vjíždění malých dětí (někdy i rodičů) do parku.

1.4. Snowpark mimo lyžařské středisko

Snowparků, které by fungovaly samy bez finanční pomoci lyžařského střediska, je dnes ještě velmi málo. Důvodů je několik. Za prvé: je velmi nesnadné sehnat prostor, který bude mít parametry vhodné pro stavbu snowparku. Za druhé: provoz snowparku není nejlevnější záležitostí, a proto je většinou financován z rozpočtu celého střediska. Pro středisko je to výhodné, jelikož freestylisté dnes tvoří velkou část návštěvníků,

zejména v některých resortech, kde mají parky vyhlášené svou kvalitou. Nastává problém, kde vzít prostředky na stavbu a provoz samostatného snowparku. Jednou z možností se zdá být podpora investorů, sponzorů a svazů, popřípadě jiného subjektu, který je ochoten financovat takovýto projekt. Snowpark může být také postaven v rámci multifunkčního areálu, který nabízí dostatek prostoru pro více druhů aktivit (viz. Jibbing park GO Žluté Lázně). Díky takovým počínům můžeme dnes nalézt „atrakce“, které nejsou přímo snowparks, tak jak je známe z horských středisek, ale zároveň v nich nalezneme podobné překážky, a tudíž splňují novou definici.

Toto se týká několika odlišných druhů alternativ snowparku:

1.4.1. Jibbing park

Jedná se o snowpark, který neobsahuje žádný typ skoku (kickeru). Na druhou stranu zde nalezneme jibbingové překážky (jiby = raily, boxy ad.) všemožných tvarů a velikostí, na nichž se dá kvalitně zajezdit. Počet a druhy překážek jsou dány velikostí prostoru vymezeného pro park a jako vždy financemi. V dnešní době je jibbing natolik oblíbený, že mnoho jezdců do parku jezdí jen kvůli „jibům“ a skokům se vyhýbají. Právě pro ně jsou tyto parky určeny. Bohužel dochází také k tomu, že díky nedostatku sněhu, vysokým teplotám a nezájmu jezdců o skákání vznikají jibbingové parky samovolně. O skok nikdo nepečuje, postupně zmizí a zůstanou jen raily. V našich podmínkách se to děje každým rokem a tak není divu, že se jibbingem zabývá stále širší snowboardová a freeskiingová veřejnost.

1.4.1.1. Street jibbing

Tak se volně dostáváme k dnes velmi oblíbené zábavě, jíž je slidování na zábradlích, která se nacházejí stabilně připevněná v ulicích měst a vesnic. Tato zábava se jednoznačně inspirovala skateboardingem (Večerka, 2003). Je to nejen možnost vyzkoušet si své „jiberské“ dovednosti ve ztížených podmínkách, ale zároveň zábava

pro snowboardisty, kteří se z nějakého důvodu nedostanou na hory a musí v zimním období zůstat v ulicích svého bydliště.

1.4.2. Privátní park

Tak jako existují privátní skateboardové bazény a minirampy, ať už podomácku vyrobené nebo zkonstruované profesionály, můžeme na zahradách freestylových nadšenců nalézt „minisnowparks“, které si sami vyrobili. Jde v drtivé většině o jibbing parky, to znamená seskupení několika railů (zábradlí). Rozjezdy a náskoky jsou vyrobeny buď ze sněhu, nebo si je jezdci vyrábějí ze všeho, co najdou. Tyto parky vznikají na zahradách domů nacházejících se ve větší nadmořské výšce z důvodu absence sněhu v nížinách. Najdou se ale i takoví nadšenci, kteří jsou připraveni zprovoznit svůj minipark, kdykoli napadne minimum sněhu, a tak nalezneme raily prakticky kdekoli. Nejsou tu žádná pravidla pro provoz, jezdci si vše dělají sami a jízda je jako vždy na vlastní nebezpečí. Provoz se řídí pouze množstvím sněhu, který napadne. Kdo se chce na nějakou takovou zahradu podívat, musí se zeptat někoho, kdo se kolem freestyle ježdění pohybuje delší dobu, nebo sledovat web Freeride.cz, kde si rideři vyměňují své informace.

Snowpark, který by měl své vlastní sněhové dělo a vlek, podle mých informací zatím v Čechách není. Můžeme jen čekat, až se do tohoto projektu někdo pustí a nebo se sami o něco takového pokusit.

1.4.3. Snowpark v hale

Tento typ snowparku je dnes bohužel výsadou jen několika států v Evropě, v Čechách zatím žádný neexistuje. Do nejbližšího to ale není tak daleko, stačí zajet do sousedního Německa. Jedná se o parky, které jsou vystavěny v poměrně velkých halách, a to na přírodním svahu nebo za pomoci důmyslných konstrukcí. Tyto konstrukce jsou tvořeny z lešenářských trubek, pevných spojů a velkých desek z různých materiálů. To vše

dohromady tvoří umělé nájezdy a dopady u překážek. Překážky se využívají stejně jako u parků v horských střediscích, skoky nebývají tak velké, hlavně kvůli nedostatku prostoru a z důvodu bezpečnosti. Některé z těchto hal jsou vybaveny i vleky, podle toho jak je svah dlouhý. Haly mají jednu nespornou výhodu, a to poměrně stálou vnitřní teplotu udržovanou stejně jako na zimních stadionech, ze kterých se také často bere sněh pro snowparky tohoto typu (viz.níže). Dalšími výhodami je samozřejmě absence jakékoli změny počasí a díky umělému osvětlení se zde dá jezdit teoreticky non-stop dvacet čtyři hodin denně.

1.4.4. Jednorázové akce

V dnešní době se v českých (a samozřejmě světových) městech každoročně, avšak kvůli počasí a jiným vlivům velmi nepravidelně, pořádají závody a exhibice přímo v ulicích a na náměstích. Course (umělý svah) je vytvořen stejně jako v některých halách pomocí konstrukcí podobných lešení. Na něm jsou umístěny překážky stejně jako v normálním snowparku. Častěji se u nás pořádají jibbingové akce, ale nejsou výjimkou ani závody v Big airu či na Corneru (viz.kapitola Jumps), ty jsou však samozřejmě náročnější na přípravu, množství potřebného sněhu a ve výsledku i po finanční stránce. Náročnost přípravy platí u těchto akcí všeobecně. Je potřeba zajistit překážky, které se většinou půjčují z některého z horských snowparků, sehnat dostatek sněhu, nejlépe z lokálního zimního stadionu, kde se sněh stažený z ledové plochy vyhazuje a zůstává nevyužitý. Dále pak pozvat jezdce, domluvit se s městem, zda akci povolí a za jakých podmínek. Příprava se tak velmi podobá organizaci koncertu nebo předvolební akce. Na druhou stranu přitahuje velký zájem veřejnosti, snowboarding se tak dostává do povědomí lidí a podpora tohoto sportu městy a sponzory roste, což je pro tento finančně náročný sport velmi důležité.

1.4.5. Waterparky (Akrobatparky) a „suché jiby“

Využívání těchto parků je trendem převzatým od akrobatického lyžování, kde se skákání do vody praktikovalo snad od úplného počátku kvůli náročnosti a nebezpečnosti prováděných akrobacií. Snowboarding byl nejdříve o jízdě v „prašanu“, ale velmi brzy se začalo skákat a bylo jen otázkou času, kdy se prováděné triky začnou podobat spíše akrobacii než „stylovému létání“. Záhy se tak skoky do bazénů a jiných vodních ploch dostaly do oblíbenosti freestyle snowboardistů a freeskierů. Začaly se budovat waterparky a dnes již máme na výběr téměř v každém kraji z několika volně dostupných míst. Většinou jsou provozovány soukromníky, nadšenci z řad freestylů a podporovány sponzory. Pro jezdce jsou waterparky perfektní letní alternativou k drahému ježdění na ledovcích, ke kterým se musí daleko dojíždět a cena jednodenní permanentky se rovná ceně týdnu ježdění u vody.

Jako u předchozích zmiňovaných parků i zde je základem pevná konstrukce z trubek, trámů a dřevěných prken a desek. Jako povrch slouží umělohmotná tráva („kartáče“) a koberce. Jak bude dále popsáno, hojně se využívá voda pro namočení tohoto ne zcela kluzkého povrchu. Proto jsou po celé délce rozjezdu na skok umístěny trysky, jež neustále namáčejí kartáče a pro ještě lepší skluz se využívá obyčejných tuhých mýdel, které se nanášejí na skluznici před každou jízdou. Tato kombinace zajišťuje jezdci dostatečnou rychlost při rozjezdu. Mimo skoků se ve waterparcích objevují dnes velice oblíbené railly zakončené seskokem (pádem) do vody a také „suché jiby“.

Rozjezd má stejnou konstrukci jako skok, jen samozřejmě poměrně menší, a povrch na rozjezdu i dopadu je také tvořen „kartáči“ a koberci. Do oblasti pod a okolo railu se mohou položit také, ale stačí když jsou stojny railu zakryty kvůli bezpečnosti například starými matracemi. V nejlepším případě se stojny zasypávají hlínou, čímž je vytvořen přirozený svah směrem od zábradlí ve všech směrech a je možné odjet, i když jezdec nedoslídí až na konec. Podél rozjezdu na zábradlí mohou být též instalovány trysky na vodu nebo se musí namáčet jiným způsobem, ale znovu je to jen voda a mýdlo, což zaručuje plynulý rozjezd. Horší je to se zatáčením a smýkáním na „kartáčích“, na které si musí každý chvíli zvykat, nemluvě o pádech na tento umělý povrch. Proto se při ježdění i při vysokých teplotách používají ochranné pomůcky jako oblečení, rukavice a helmy.

Na samotné zábradlí nebo bednu se nanáší nějaký hodně mastný krém nebo vazelína, aby lépe klouzal. Na každý pád je jibbing na „suchých railech“ sport spíše pro otrlejší jezdce, kterým nevadí špína a tvrdé dopady.

2. UMĚLÉ POVRCHY

2.1. Snowflex

Souběžně s halami a waterparky začaly před několika lety vznikat také uměle vytvořené svahy s umělým povrchem. Většinou jde o využití přírodního kopce, kde ani v zimních měsících často nespadne vločka a kde nejsou podmínky pro vytváření sněhu pomocí sněžných děl. Povrch, který se zde využívá, je úplnou novinkou s názvem Snowflex. Je to poměrně drahá záležitost podobná pěnovým fóliím, avšak s větší pevností a mnohem lepšími vlastnostmi. Zajišťuje uživatelům výborný skluz, možnost zatáčet po hraně prkna i jezdit smýkané oblouky. Materiál je tvořen pěti vrstvami, z nichž každá má jiné vlastnosti a funkci. Tloušťka materiálu je zhruba 12-15 cm. Z toho 5 cm tvoří „antishoková“ vrstva, která zajišťuje, že pády na snowflex nejsou příliš tvrdé (URL: <<http://www.snowflex.com/>>[cit. 2009-08-15].). Pro snowboardovou a lyžařskou budoucnost na naší stále se oteplující planetě je to velmi zajímavé řešení. Alespoň do doby než bude vynalezen umělý sníh.

2.2. Umělá tráva

Další alternativou povrchu k ježdění je pamětníkům i dnešním lyžařům dobře známý umělý trávník, jenž se dnes mezi freestylery obvykle nazývá „kartáč“. Je to vlastně koberec sestavený z částí podobajících se dvěma spojeným kosočtvercům. Těch je spojeno dohromady tolik, kolik potřebujeme na pokrytí svahu či kopce. „Kartáče“ se kombinují s koberci, kterým se také někdy říká umělá tráva, a které se používají na hřištích a sportovištích. Ty bohužel díky přilnavosti štětin, jež tvoří jejich povrch, nekloužou tolik jako kartáče. Na druhou stranu se s nimi lépe manipuluje, jelikož jsou kompaktnější, dají se smotat jako koberec a odvézt jinam. Oba tyto povrchy se používají také jako podklad na některých horských sjezdovkách, kde dochází k častému smýkání jezdců, což způsobuje „vydření“ svahu na travu, hlínu či kameny. Díky

kartáčům tak nedochází k nechtěnému poškození skluznice. Nejčastější využití mají “kartáče“ a koberce v takzvaných waterparcích a na “suchých jibech“. Zde je nutné tento povrch často namáčet, protože „na sucho“ po něm prkno ani lyže nejedou a není tak možné nabrat dostatečnou rychlost při rozjezdu.

2.3. Air bag

Zvláštní kapitolu si zaslouží také alternativní typ dopadu, který se letos objevil v zimním středisku v Rejdicích. Extra bag (jak ho v Rejdicích nazývají) je vlastně nafukovací látkový “pytel“ o rozměrech zhruba 8 x 12 metrů. Leží na dopadu skoku a je průběžně nafukován tak, aby jeho tloušťka byla co největší. Jezdec tedy dopadá do pytle, jenž se pod ním propadne jako peřina. Tato záležitost se zdá na první pohled velmi bezpečná, ale jezdec si musí dát dobrý pozor, aby nedopadl přímo na hlavu a především aby se trefil alespoň přibližně do středu pytle, jinak hrozí, že sklouzne do strany a dopadne tvrdě na sněh.

3. FREESTYLOVÉ PŘEKÁŽKY

3.1. Obecný popis

Freestylové překážky vznikaly původně na popud snowboardistů. S příchodem freestylového lyžování (freeskiing) do snowparků se překážky v parcích nijak zvlášť nezměnily. Je to dáno podobností stylu jízdy obou sportů. Mezi lidmi, kteří se zabývají stavbou snowparků, je více snowboardistů s dlouholetými zkušenostmi. Mezi lyžaři zřejmě ještě tolik zkušených stavitelů není. Jsou však střediska, kde freeskieři do stavby mohou mluvit a často ji i sami realizují, a tak se dají občas pozorovat určité odchylky v úhlech odrazů a dopadů či ve velikosti překážek. Obecně se dá ale říci, že dnes stavěné parky jsou koncipovány jak pro snowboardisty, tak pro lyžaře a oběma skupinám vyhovují. Překážky a jejich využití zde budu popisovat z pohledu snowboardisty, ale pro freeskiery obecné informace platí také.

Kapitola bude rozdělena do čtyř skupin jak jsem zmínil výše. V první bude popsána překážka pro královskou disciplínu, tedy Halfpipe. Další se bude věnovat různým typům skoků od těch základních až po některé možná méně známé. Třetí část bude o railech, boxech a dalších slidovacích překážkách. Poslední věnuji překážkám, které se ve snowparcích dříve tolik neobjevovaly, ale dnes si je hodně jezdců oblíbilo, a proto je nemohu ve své práci opomenout.

3.2. Disciplíny a jejich překážky

Všechny dnes známé překážky jsou více či méně využívány ve freestylových disciplínách snowboardingu i freeskiingu. Některé disciplíny jsou pojmenovány přímo podle překážky, na které se odehrávají, jiné se jezdí na kombinaci několika překážek a název zahrnuje všechny dohromady. Pro větší přehlednost uvádím přehled freestylových disciplín a překážky v nich používané.

Oficiální soutěže (MS, světový pohár) FIS (Mezinárodní lyžařská federace)

Halfpipe - U-rampa – klasická nebo Superpipe

Big air - Skok (Kicker) – různých velikostí

Slopestyle - všechny známé druhy překážek (u-rampa, quarterpipe, corner, kicker, raily, bonk

Soutěže mimo FIS

Quarterpipe - “Čtvrt-rampa“ – různých velikostí

Jibbing - všechny známé druhy railů a boxů

3.3. Halfpipe (U-rampa)

3.3.4. Charakteristika

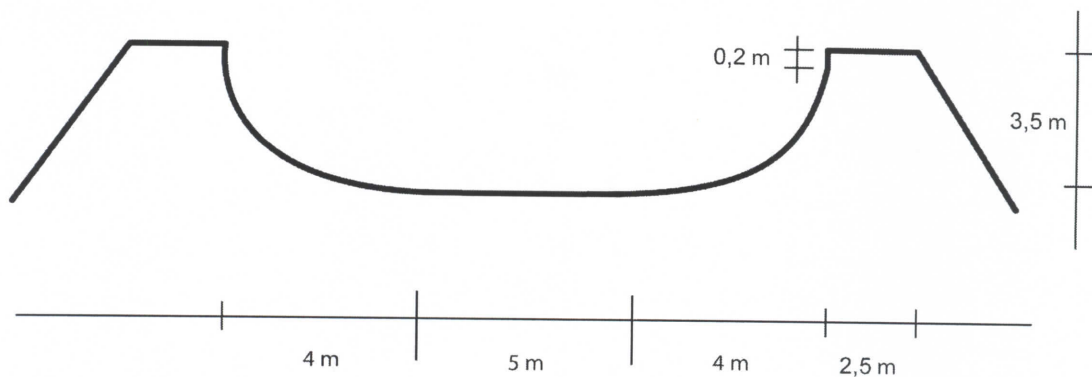
Co se týče dovedností jezdce, je U-rampa nejobtížněji zvládnutelnou překážkou ze všech. Je všeobecně považována za velmi respektovanou disciplínu, ve které se snadno pozná, kdo opravdu „umí jezdit“ (Večerka, 2003). Zároveň je také nejnáročnější na stavbu a provoz. Jak říká Gibbins (1997), mít rampu v dobrém stavu znamená stálou údržbu, což je nákladné a vyžaduje znalosti. Proto ne každá lyžařská oblast má U-rampu a v Čechách to platí dvojnásob. Stálou U-rampu, která má hliněné základy, vlastní v České republice jen 3 z velkého množství středisek podporujících snowboarding a freeskiing. Díky náročnosti zvládnutí této překážky a atraktivnosti předváděných akrobacií je tato disciplína také první a zatím jedinou olympijskou disciplínou freestyle snowboardingu.

3.3.5. Popis

Obecně je překážka popisována jako speciálně vytvarovaná prohloubenina (s průřezem ve tvaru písmene “U”) ve sněhu směřující po spádnicí (Frischenschlager, 1999), nebo jako útvar ve tvaru poloviční roury (Binter, 2002). Odtud také vznikl anglický název halfpipe (doslova „půlroura“). Definice mezinárodní federace FIS je: Halfpipe je koryto(žlab, kanál) zkonstruované ve sněhu ([URL:<http://www.fis-ski.com/data/document/icr-08-snowboard-with-changes-clean.pdf>](http://www.fis-ski.com/data/document/icr-08-snowboard-with-changes-clean.pdf) [cit. 2009-08-08].). Jednoduché a výstižné.

Obrázek č.1:

Klasická halfpipe s parametry – průřez



3.3.6. Pohyb na překážce

Podstatou jízdy v rampě je souvislé nepřerušované projíždění rampy ze strany na stranu (od copingu ke copingu). Triky, rotace nebo figury se pak provádí ve vzduchu nad hranou rampy (coping), kam se jezdec dostane díky dostatečné rychlosti aktivním průjezdem rampy a odrazem z copingu.

3.3.7. Části rampy a jejich parametry

Délka rampy dle dostupných publikací není zcela jednotná. Autoři se v názorech rozcházejí o desítky metrů a objevují se čísla od 70 až po 200 metrů. Frischenschlager a Louka uvádí 70 až 110 metry, podle Gilleho a Markse je to 80-150 metrů, Gibbins a Binter píše 100-200 metrů. Záleží zde především na možnostech střediska, tedy kolik prostoru mohou nabídnout a zda je možné terén upravit pro základy U-rampy. Rampa by však neměla být příliš dlouhá, jelikož náročnost jízdy v ní je zřejmá a únava se podepíše na každém dalším odrazu jezdce. Dnes se pro oficiální soutěže FIS používá délky od 100 do 150 metrů (URL: <<http://www.fis-ski.com/data/document/icr-08-snowboard-with-changes-clean.pdf>>.[cit. 2009-08-08].).

Šířka by se měla pohybovat okolo 15 metrů (Gille, Marks, 2002), myšleno od jedné hrany odrazu (coping) k druhé. Jiné zdroje uvádí šířku 17-20 metrů. Je to dáno především šířkou plochého dna, která by měla mít kolem 5 metrů a pro oficiální závody FIS je toto číslo také hraniční. To platí jak pro oficiální rampu tak pro oficiální Superpipe (Oversized Pipe - nadměrná rampa), která se vyznačuje ještě většími rozměry (viz.tabulka 1). Podle Frischenschlagera (1999) to může být i více (6-10 metrů), ale při takové šířce již jezdec ztrácí na dně rampy zbytečně moc rychlosti.

Od plochého dna se k oběma stěnám rampy zvedají takzvané přechodné oblouky (anglicky transition), které mívají okolo 3 až 7 metrů podle velikosti rampy. Hrana odrazu se v rampě nazývá coping, je to konec poslední části vnitřního prostoru rampy nazývaní se vertikální část. Je vybroušena vzhledem ke dnu rampy do pravého úhlu. Její délka se pohybuje kolem půl metru i více. V rampě pro oficiální závody je tato část spíše kratší, především kvůli bezpečnosti. V průběhu let designéři dospěli k tomu, že vysoká vertikální stěna je zbytečná a plynou z ní časté úrazy.

Z těchto parametrů také vyplývá konečná výška rampy od dna po coping. Bývá to u normální rampy zhruba 4.5 metru (Louka, Večerka, 2007).

Všechny tyto parametry jsou na sobě závislé a pro zajištění bezpečnosti a správného fungování rampy je nutné je sladit. Pro porovnání poměrů parametrů uvádím níže

tabulku parametrů pro oficiální rampu a nadměrnou rampu zvanou Superpipe (tabulka 1).

Co se týče ideálního sklonu svahu U-rampy, podle publikace Snowboarding za 3 dny (Frischenschlager, 1999) a Snowboarding (Louka, 2007) je to okolo 20° až 25°, dle novějších zdrojů se používá úhel menší okolo 16 – 18.5 stupni (<<http://www.fis-ski.com/data/document/icr-08-snowboard-with-changes-clean.pdf>>.[cit. 2009-08-08].). Tento úhel se užívá i pro mezinárodní závody (viz.tabulka č.1). Úhel se zmenšil vlivem progresivnější jízdy dnešních jezdců, kteří dokáží více využít sklonu bočních stěn rampy a není tak potřeba většího sklonu svahu.

Tabulka č.1

Tabulka parametrů pro Halfpipe (tradiční U-rampa) a Superpipe (Nadměrná rampa) – FIS

(URL: <<http://www.fis-ski.com/data/document/icr-08-snowboard-with-changes-clean.pdf>> [cit. 2009-08-08].).

Technická data

Halfpipe	Minimum	Doporučené	Maximum
Sklon	14°	16°	18°
Délka	100 m	120 m	140 m
Šířka(od hrany k hraně)	14 m	16 m	18 m
Výška stěny	3 m	3.5 m	4.5 m
Přechodná část	3 m	4 m	5 m
Vertikální část	max. 0.2 m , úhel 83°		
Ploché dno	max. 5 m		
Místo pro drop(náskok do rampy)	2 m		
Prostor mezi hranou rampy a zábranami	2 m		
Prostor za zábranami	0.5 m		

Superpipe			
Sklon	14°	16°	18°
Délka	120 m	140 m	160 m
Šířka	16 m	18 m	20 m
Výška stěny	4.7 m	5.2 m	5.7 m
Přechodná část	5.2 m	6.2 m	7.2 m
Vertikální část	max. 0.2 m , úhel 83°		

Tyto míry jsou dány jako technické doporučení a směrnice pro docílení maximální podobnosti ramp.

3.4. Jumps, kickers (skoky, můstky)

Slovem kicker se dá vyjádřit jakýkoli druh uměle vytvořeného skoku, ze kterého se lze odrazit a určitou vzdálenost letět vzduchem. Mezi freestylisty se slovem kicker označuje skok, ze kterého se dá doskočit alespoň do vzdálenosti 5-10 metrů. Ve snowboardové terminologii má každý druh skoku svůj speciální název, který se s jinými nezaměňuje, jelikož provedení triku a trik sám o sobě na odlišném typu skoku může vypadat zcela jinak a také jeho obtížnost se mění. Druhů skoků je poměrně dost, dosavadní dělení v odborných publikacích bylo většinou na tři základní druhy skoků (např. Večerka, 2003 nebo Vobr 2006) a navíc ne vždy ty samé. Je pravda, že některé typy skoků se ve snowparcích vyskytují více a jiné méně. Jednou z těch více využívaných překážek je klasický kicker (Big air), který je ve většině snowparků základním stavebním kamenem, a také corner, což je dnes asi druhý nejvyužívanější a nejoblíbenější typ skoku. Ty ostatní se objevují v různém množství a kvalitě na různých místech a nebývají každoroční klasikou, ale spíše něčím navíc, co může být v parku postaveno, když je dostatek sněhu.

Typy skoků:

Kicker(Big air) + Gap

Corner

Quarterpipe

Table

Step-up

Step-down

Spine

Butterbox

3.4.1. Kicker (Tombstone tabletop, Wu-tang, Big air) – rovný skok

Kicker neboli česky kopák je jak bylo řečeno překážka, která většinou tvoří „srdce“ parku. To platí v případě, že se nejedná o jibbingový park (viz.kapitola Jibbing park). Je to základní a nejjednodušší typ skoku, a to jak pro stavbu tak pro zvládnutí. Podle velikosti odrazu a délky plošiny ho mohou využívat jezdci všech jezdeckých kategorií, od úplných začátečníků po profesionální jezdce (Vobr, 2006). Díky tomu na klasickém kickeru dnes jezdci předvádějí ty nejobtížnější triky a rotace, velikosti skoků dosahují obřích rozměrů a není divu, že se tato překážka stala jednou z nejoblíbenějších pro pořádání závodů a exhibicí. Výhodou Big airu je poměrně nenáročná úprava můstku a okolního prostoru, proto lze často sledovat různé soutěže a exhibice i přímo ve městech, kde se setkávají s velkým zájmem diváků (Louka, Večerka, 2007). Disciplína Big air je pro svou velkou atraktivitu zařazena do oficiálních soutěží Mistrovství světa a světového poháru.

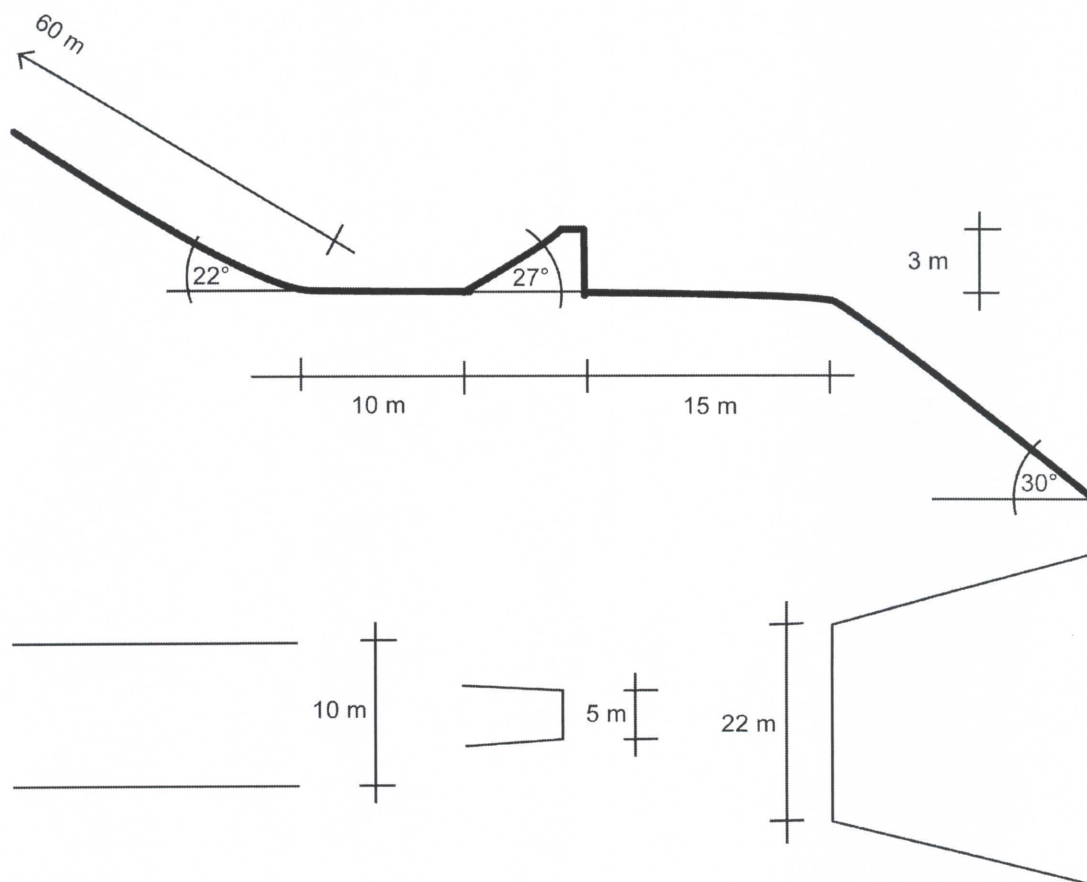
3.4.1.1. Popis

Základem klasického kickeru (Tombstone tabletop) je hliněný val nebo velká hromada sněhu, která tvoří takzvanou platformu. Na jejím začátku se poté staví jeden či více odrazů různých výšek. Následuje rovná plošina skoku (flat), přes kterou se skáče a

dopad (landing). Velikost odrazu, to znamená výška, šířka a úhel odrazu, by měla odpovídat délce plošiny a délce a sklonu dopadu (Večerka,2003).

Obrázek č.2

Kicker s parametry – nahoře pohled ze strany, dole pohled shora



3.4.1.2. Pohyb na překážce

Pro správné zvládnutí kickeru je v první řadě potřeba dostatečná rychlost, proto je nutné rozjet se na skok z potřebné vzdálenosti, což také vyžaduje jistou zkušenost a odhad. Druhou fází skoku je odraz z hrany kickeru, následuje zahájení rotace a chycení prkna nebo pouze rovný „let“. V letové fázi je důležité udržet rovnováhu a připravit se na dopad. Pokud byla letová fáze dostatečně dlouhá, dopad jezdce by měl směřovat do dopadu skoku a být ztlumen pokrčením kolen.

3.4.1.3. Gap

Jak bylo zmíněno výše, základem klasického kickeru je umělý kopec zvaný platforma. Jelikož je ale plošina kickeru pro správný průběh skoku zbytečná, staví se také kickery a jiné typy skoků skládající se pouze z odrazu a dopadu. Rizikem je zde pád do takto vytvořené mezery, zapříčiněný nedostatečnou rychlostí, špatným odrazem či „zásekem“ na hraně skoku a následným nepřeskočením této „díry“. Tato díra se odborně nazývá Gap a stala se již dávno součástí závodů, exhibic, photoshootingových akcí. Je velmi atraktivní stavět kickery na místech, které nabízejí podobnou mezeru, přes níž se dá skákat a která je zároveň zajímavým objektem pro záběry kameramanů a fotografů. Jako Gap může posloužit údolí plné stromů, silnice, řeka nebo jakýkoli prostor, na kterém se navíc může nacházet nějaký objekt nebo předmět.

3.4.1.4. Části skoku a jejich parametry

Pokud se nejedná o Gap, platforma vytvořená hliněným či sněhovým valem udává jak maximální délku skoku tak sklon a délku dopadu. Je proto rozhodujícím faktorem pro celkovou velikost a úroveň skoku.

V praxi se na jedné platformě staví dva až tři odrazy, které mají odpovídající rozměry a jsou umístěny tak daleko od hrany dopadu, aby bylo možné za určité rychlosti přeskočit vzdálenost plošiny a bezpečně „přistát“ do svahu, jenž tvoří dopad (Vobr 2006).

U kickeru již není tak snadné určit přesné parametry všech jeho částí jako u U-rampy. V žádné dostupné literatuře se tyto údaje nedočkeme, jediným zdrojem jsou směrnice FIS, které udávají přesné rozměry kickeru pro své soutěže v disciplíně Big air (viz. tabulka 2). V běžné praxi se parametry odvíjí od představ designéra parku a jejich realizace je v rukou Headshopera (vedoucí skupiny upravující snowpark) a jeho pomocníků. Nelze tudíž uvést obecně platné parametry, podle kterých by se dala řídit stavba každého kickeru. Tabulka FIS nám může posloužit jako pouhé vodítko, kterého se můžeme držet při návrhu a díky kterému si můžeme odvodit poměry úhlů a délek jednotlivých segmentů skoku.

3.4.1.5. Obecné zásady

Kicker musí být postaven na svahu s dostatečným sklonem (min. 20°), který umožní vyvinutí potřebné rychlosti k překonání mezery mezi odrazem a dopadem. Přejechod ze svahu do odrazu by měl být plynulý, tudíž mezi svahem a samotným odrazem musí být alespoň krátká rovina (min. 5 m). Ta umožní jezdcům také srovnat se a připravit na odraz. Šířka odrazu skoku je důležitá pro zahájení rotace, do které je třeba si trochu „nadjet“. Proto se odrazy staví široké alespoň 2 metry a více.

Výšku a délku odrazu je třeba přizpůsobit zamýšlené délce letu, to znamená délce plošiny skoku (jinak také *table* skoku). Určujícím faktorem pro zdárný přeskok tablu je také již zmíněná rychlost nájezdu na překážku a odraz. Prostor pro dopad by měl být co nejširší. V případě, že by dráha skoku směřovala do strany, zamezí se tak pádu na rovinu nebo zcela mimo svah. U dopadu platí, že čím prudší je, tím lépe (Večerka, 2003). Trajektorie letícího jezdce tak pokračuje přirozeným směrem a klouby dolních končetin tolik netrpí jako při dopadu z výšky na rovinu. Pokud není možné vyrobít dopad dostatečně strmý, je nutné podle něj upravit úhel odrazu tak, aby dráha jezdce směřovala více do dálky a méně do výšky. Pro zajištění vyšší bezpečnosti je dobré zaoblit přechod z plošiny skoku do dopadu. To znamená seříznout hranu mezi plošinou a dopadem a vytvořit tak plynulý oblouk. V případě nedoskočení do dopadu se tak zmírní náraz, který jezdec utrpí dopadem na hranu tablu. Poslední zásadou je zajistit dostatečný prostor pro odjezd z dopadu. Jezdci může chvíli trvat než po dopadu srovná tělo a může začít brzdit.

Tabulka č.2

Tabulka parametrů pro Big air – FIS (URL:<<http://www.fis-ski.com/data/document/icr-08-snowboard-with-changes-clean.pdf>> [cit. 2009-08-08].).

Technická data

Rozjezd	
Sklon svahu	22° (+/- 2°)
Délka svahu	60 m (+/- 2 m)

Šířka svahu	8 m minimum
Rovná plocha před skokem	0° na 5 – 10 m minimum
Skok	
Šířka	5 m minimum
Výška (od hrany skoku k plošině)	2,5 m – 3,5 m
Úhel odrazu (k plošině)	25° - 30°
Délka plošiny (tablu)	10 m – 18 m
Dopad	
Sklon svahu	30° (+/- 2°)
Šířka svahu	22 m minimum
Délka svahu	35 m
Přechod do roviny	10 m
Prostor pro zastavení	
Šířka	30 m
Délka	30 m
Sklon	0° - 3°

Pro další z typů skoků a překážek již nejsou předepsány parametry federací FIS. U disciplíny Slopestyle se využívají parametry skoku pro Big air popřípadě parametry halfpipe, pokud je součástí trati. Zbytek překážek je postaven variabilně podle designérů, ale nesmí být během dne závodu předělávány. Stavba těchto překážek závisí čistě na designérech a shaperech jednotlivých snowparků nebo těch, kteří byli vybráni pro návrh a stavbu trati (course) pro závody a exhibice. Dále budu uvádět obecné zásady a přibližné parametry nejdůležitějších částí překážky, tak jak jsou známy z praxe a jak je prezentují designéři a shapeři.

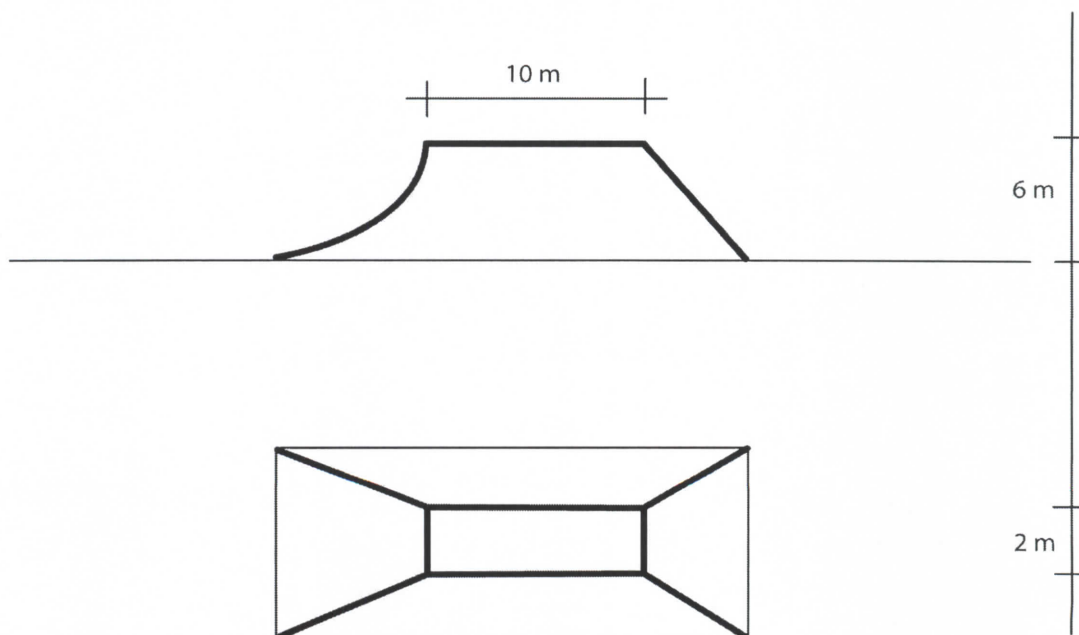
3.4.2. Corner – rohový skok

3.4.2.1. Popis, pohyb na překážce

Do češtiny se název této překážky nepřekládá, jelikož pro ni zatím nemáme výraz. Jedná se o překážku, která je atraktivní především pro výšku skoků na ní prováděných. Rychlost nájezdu na překážku se dá srovnat s nájezdem na klasický kicker. Rozdíl je především v odrazu, jehož úhel se přibližuje devadesáti stupňům (Večerka, 2003). Jezdec tak bezprostředně po odrazu letí pod velkým úhlem (cca 80°) vzhůru a dopadá do jedné ze zvolených stran oproti nájezdu přetočený o devadesát stupňů podél svislé osy. Nebo přeletí celý corner rovně až na druhou stranu, pak se skok podobá skoku na Tabletopu nebo klasickém Kickeru. Díky svému tvaru může corner využívat široká škála lidí, méně zkušení jezdci mohou provést kratší skok, zatímco zkušení jezdci mohou létat do výšky a dálky několika metrů (Vobr, 2006).

Obrázek č.3

Corner s parametry – nahoře pohled ze strany, dole pohled shora



3.4.2.2. Části skoku, obecné zásady pro stavbu

Stejně jako u klasického kickeru se corner skládá ze tří základních částí : odraz, plošina a dopad (konkrétně jeden až tři dopady). Nájezd a plochá část před odrazem korespondují s vlastnostmi kickeru. Nájezdový rádius se však více podobá stěně U-rampy, jen vertikální část chybí a úhel na konci odrazu tak dosahuje 80° až 85°. Odraz bývá o něco užší než u klasického kickeru, ale u větších cornerů se také přibližuje dvěma metrům. Samo slovo corner naznačuje, že se skáče přes roh. Z toho vyplývá, že dopady jsou vykrojeny po stranách corneru a natočeny oproti odrazu o devadesát stupňů. Stěny postraních dopadů mají podobný tvar jako stěny U-rampy, jejich rádius je ale podstatně plošší. Je to z důvodu bezpečnosti, kdyby se jezdec odrazil příliš do strany. Stěny bývají dlouhé několik metrů (6 – 15), podle velikosti corneru. Zadní dopad bývá také poměrně strmý, vzhledem k tomu, že jezdec do něj dopadá z velké výšky. Výška corneru se může velmi různit. Od těch menších cornerů, které jsou vysoké jako klasická U-rampa (5,5 m), až po obrovské stavby určené pro exhibice vysoké až deset metrů. Plošina na vrcholu corneru je zpravidla zcela rovná, její šířka se řídí šířkou odrazu a její délka délkou postraních dopadů. Správně upravený corner má dobře viditelné ostře vyshapované (vytvarované) hrany. Okolo překážky by měl být dostatek prostoru pro odjezd na všechny tři strany. V místech, kde je odjezd krátký musí být viditelně označené zábrany. V parcích, kde pro bezpečný odjezd z corneru není dost místa, se staví cornery, jež mají dva (popřípadě pouze jeden) dopad do strany a ostatní nejsou upraveny. Corner tak může stát například na hraně lesa apod.

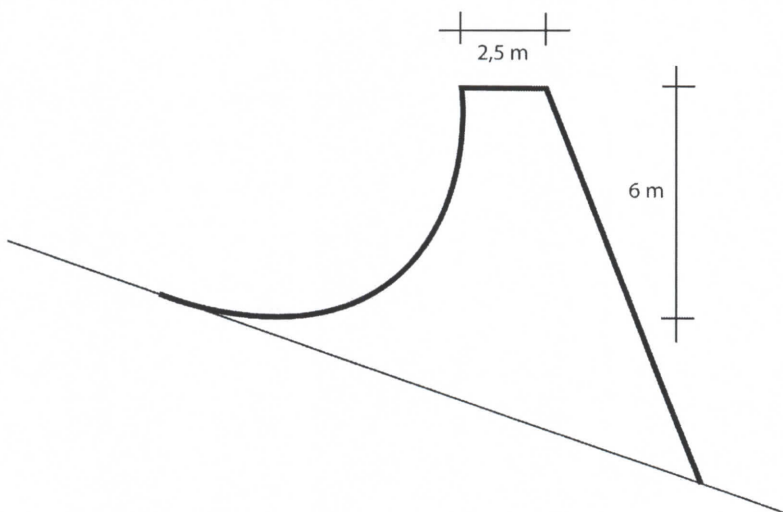
3.4.3. Quarterpipe

3.4.3.1. Popis, pohyb na překážce

Quarterpipe je překážka, na které se dá dosáhnout nejvyšších skoků vůbec. Jak název napovídá, jedná se o stavbu ve tvaru poloviny U-rampy (Večerka,2003). Dá se představit jako část jedné strany U-rampy, která je otočena kolmo proti spádnicí (sjezdovce). Jezdci najíždí kolmo na rádius, odráží se z hrany (copingu) quarteru a dopadají zpět do rádiusu.

Obrázek č.4

Quarterpipe s parametry – pohled ze strany



3.4.3.2. Části skoku a obecné zásady pro stavbu

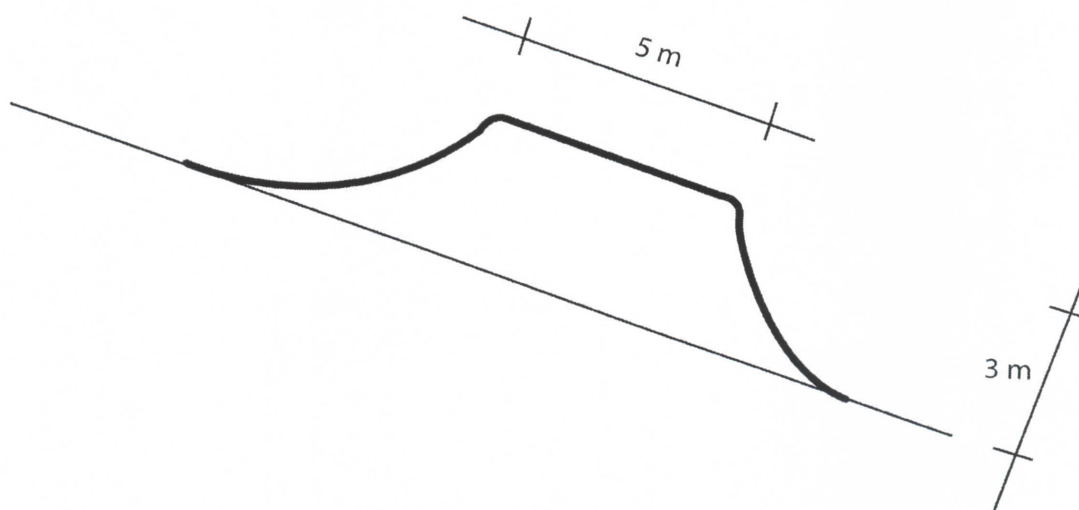
Tvar nájezdu je odvozen od tvaru Corneru a tvar odrazu od U-rampy. Vertikální část odrazu bývá vykrojena až pod devadesátí stupňovým úhlem, aby nedošlo k „vylétnutí“ z quarteru. Pro tento případ je za hranou odrazu vystavěna plošina ve stejné výšce o délce přibližně dvou metrů. Na šířku mívá corner až deset metrů, aby nebyl problém trefit se zpět do dopadu i při náročné rotaci, kdy jezdec nemusí letět přímo vzhůru k nebi, ale skočí o pár metrů do strany.

3.4.4. Table, Tabletop

Název je odvozen od plošiny kickeru, která se také nazývá mezi jezdci table. Český překlad stůl se nepoužívá. Jde o typ skoku, který je svým způsobem základem pro klasický kicker (Tombstone tabletop). Rozdíl je ve výšce odrazu. Zatímco u kickeru je hrana odrazu několik metrů nad plošinou (tablem), v případě Tabletopu je hrana odrazu ve stejné výšce jako hrana dopadu. Výsledek je ten, že jezdec nedopadá do dopadu z takové výšky, jelikož potřebnou výšku nenabere. Tento skok je proto vhodný i pro začínající jezdce (Vobr, 2006). Parametry jsou většinou podobné jako u menšího kickeru, plošina (table) nebývá moc dlouhá. Obecně se tato překážka nestaví příliš velká, slouží spíše pro trénink různých rotací, při kterých člověk nechce spadnout z velké výšky, kdyby se nezdařily.

Obrázek č.5

Table s parametry – pohled ze strany

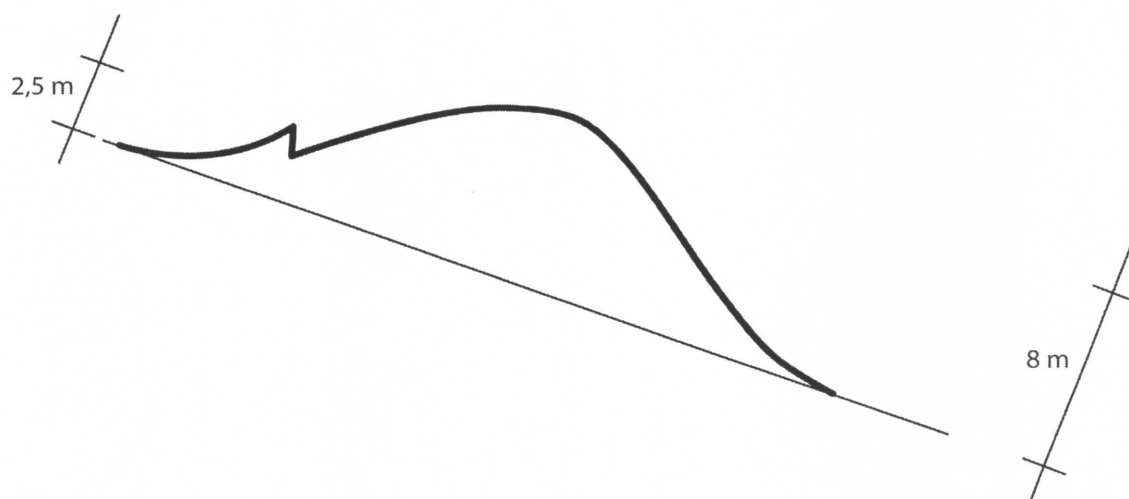


3.4.5. Step-up

Je jednou z dnes ne zcela tradičních snowparkových překážek. Staví se spíše jako backcountry skok (skok postavený v přírodě, mimo sjezdovky) někdy také v kombinaci s gapem. Z názvu je jasné, že jde o jakýsi schod-nahoru. Odraz je tedy v tomto případě níže než dopad. Překážku si můžeme představit jako obyčejný tabletop, jenž má odraz posunutý ještě o pár metrů před celý val tvořící plošinu a dopad. Hrana odrazu je tedy okolo metru až dvou nad začátkem plošiny. Ta se postupně zvedá plynulým obloukem až do výšky několika metrů nad hranu odrazu. Trajektorie letu jezdce tak kopíruje zhruba polovinu času tvar celého dopadu. Dopad jezdce je velmi lehký, bez nárazu, jelikož směr letu je na konci stejný jako směr, kterým se svažuje dopad.

Obrázek č.6

Step-up s parametry – pohled ze strany

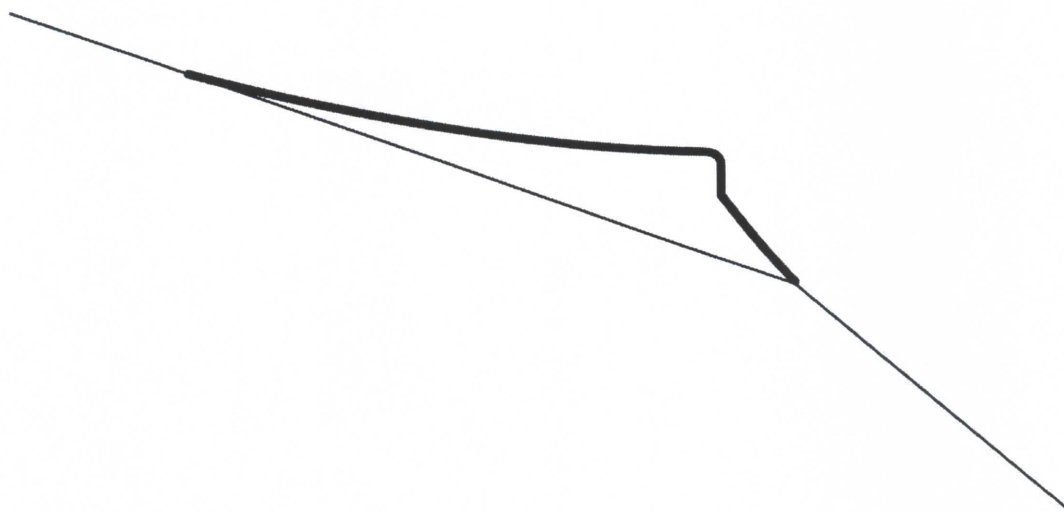


3.4.6. Step-down

„Schod-dolů“ se staví také většinou v přírodě v místě, kde se svah hodně láme nebo je pod ním skála apod. V parku ho tak těžko budeme hledat. Mnohdy jde jen o udusání sněhu na odrazu, aby se jezdec při dropu (skok do prudkého svahu) nepropadl na hraně odrazu. Step-down se tedy vyznačuje téměř rovným nájezdem a odrazem a velmi prudkým dopadem. Nájezdová rychlost bývá velmi nízká, protože jezdec nepotřebuje letět daleko, nýbrž se pouze trochu odrazit a padat směrem dolů.

Obrázek č.7

Step-down – pohled ze strany

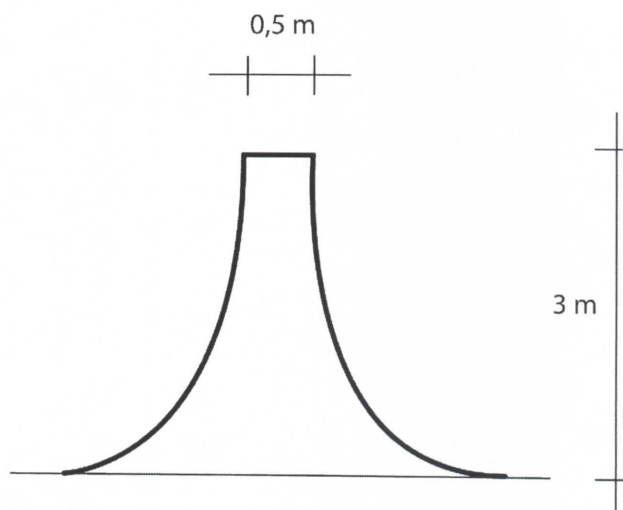


3.4.7. Spine (Spina)

Je na stavbu poměrně nenáročnou překážku. Jde o dvě menší quarterpipe postavené jakoby „zády“ k sobě. Plošina mezi hranou odrazu a dopadu bývá velmi krátká, někdy spíše žádná. Pro provádění skoků a rotací se staví spiny větší s výškou okolo 5 metrů a podobnou šířkou. Pro provádění různých lip triků (zastavení na hraně odrazu) a slidů se staví spiny menší a místo plošiny se na vrchol překážky umísťuje ležící kmen stromu, mailbox (typ railu na slidy) nebo jiná vodorovná překážka, která designéry napadne.

Obrázek č. 8

Spine s parametry – pohled ze strany



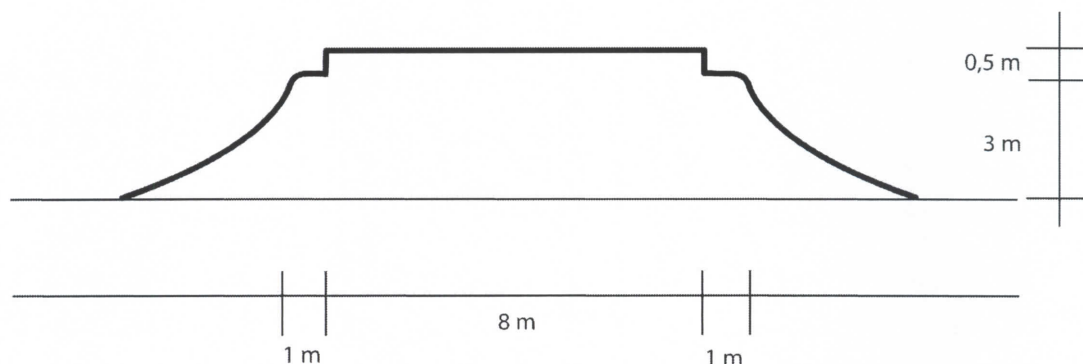
3.4.8. Butterbox

Je překážka, která původně nebyla skokem jako takovým. Je to vlastně obyčejný table, s tím rozdílem, že mezi odrazem plošinou a dopadem je vždy mezera nebo je rovná plošina jakoby vysunuta vzhůru a musí se na ni vyskočit pomocí ollie (jednoduchý skok na snb). Dříve se používal spíše k takzvanému butterování, což je jízda po špičce nebo patce prkna s rotacemi kolem svislé osy jezdce. Triky se tak podobají spíše slidování než skákání. Dnes se ale staví i butterboxy s mnohem většími odrazy a většími mezerami mezi jednotlivými částmi. Jde tedy o to provést skok přes

mezeru na plošinu, kterou si lze představit jako obrovský stůl, a z ní poté opět skočit přes mezeru do dopadu. Mezery jsou vlastně takové menší Gapy, takže je možné postavit tuto překážku například jako náskok na ostrůvek, jenž je obtékán z obou stran řekou.

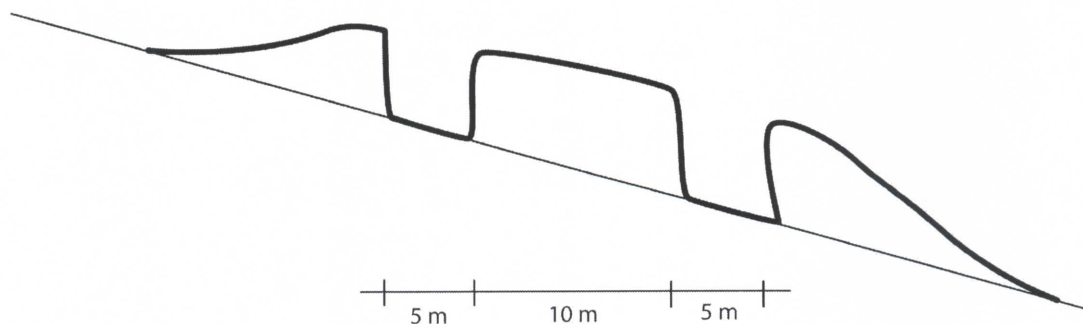
Obrázek č.9

Butterbox klasický s parametry



Obrázek č.10

Butterbox nadměrný se dvěma gapy s parametry



Všechny zmíněné skoky kromě Quarterpipe, Corneru a Spiny mají parametry odrazu a dopadu podobné jako u klasického kickeru. Jsou zde jen drobné odchylky vzhledem k tvaru překážky. U Step-up a Step-down jsou odlišné úhly nájzdů a dopadů. Ty se přizpůsobují podmínkám vzhledem k tomu, kde se překážka staví. Corner byl popsán v samostatné kapitole. Co se týče Quarteru a Spiny, šířka překážky bývá u obou několik metrů (6-10) a nájzdové (u Spiny i dopadové) rádiusy jsou podobné jako u Half-pipe.

3.5. Rails (zábradlí, rejly), boxes (bedny) a další

3.5.1. Jibbing

Zábradlí, bedny a další překážky jsou určené zejména k freestyleové disciplíně zvané jibbing. Pojmem jibbing nebo "jibování" se ve snowboardingu označuje jízda po kovových, dřevěných a plastových předmětech, které svým tvarem a konstrukcí napodobují běžná zábradlí (Vobr, 2006). Objektem "jibování" ale může být prakticky cokoli po čem lyže nebo prkno klouže. Sliduje (jibuje, klouže po něčem) se tudíž také po betonových, mramorových a jiných zdech a zídkách. Jibbing je nejmladší a v poslední době asi nejrychleji se rozvíjející forma snowboardingu. Oproti skákání, kde je nejdůležitější kontrola těla a orientace ve vzduchu, při jibbingu záleží nejvíce na rovnováze a citu pro skluz (Večerka, 2003). Jibbing se ve své podstatě dá rozdělit na dvě oblasti (Louka, 2007): jibbing na uměle vytvořených překážkách ve snowparcích, což lze považovat za jakýsi trénink, naproti tomu street jibbing neboli ježdění po zábradlích v ulicích měst a vesnic je tvrdá zkouška "jiberského" umu a odvahy. Jibbingu ve snowparcích se dnes věnuje téměř každý freestyle snowboardista nebo lyžař, street jibbing je oblast, které se věnuje jen určitá část jezdecké populace. Jsou to nadšenci a zkušení jezdci, kteří mají chuť a energii postavit si náskok na rail, kdykoli v jejich městě napadne hrstka sněhu.

3.5.2. Jibbingové (jibovací) překážky

Překážky na slidování vyšly v počátcích ze vzoru skateboardingu stejně jako triky, které se na nich začaly provádět. Jibování na snowboardu mělo ale již od začátku svůj vlastní charakter a bylo jisté, že překážky ve snowparcích se budou postupně měnit, dostávat své vlastní tvary a také porostou do jiných rozměrů. Jibbing na ulici zůstane vždy podobný skateboardingu v tom, že jezdci budou hledat stále větší výzvy, to znamená větší a delší zábradlí a zídky a zkoušet stále těžší triky. Jibbing ve snowparku se ale může ubírat cestou vývoje stále nových a neotřelých překážek a zatím se tak

opravdu děje. Výrobci se pokouší dostat na trh stále nové a nové překážky všemožných tvarů, velikostí a designů. Kromě zcela základních překážek, které nejdete všude, se téměř nestává, že by byly vyrobeny dvě identické překážky. V každém snowparku tak najdete vždy jiné raily a bedny originálních designů a to také dělá parky jedinečnými.

Situace s jibbingovými překážkami se za několik posledních let radikálně změnila. Jakmile lidé zabývající se snowboardovým byznysem zjistili, že jibování je oblast, jenž brzy zažije obrovský boom, začali vymýšlet nové materiály, tvary a designy. Někteří nadšenci se chytli dřeva a dali se do sváření, založilo se několik firem (Planetsnowtools, Straightline rails, Mystic constructions) a na trh se dostalo mnoho railů a beden nových zakřivení a detailů.

3.5.3. Materiály

3.5.3.1. Ocel

Používá se na výrobu (sváření a ohýbáním) několika různých typů "jibů". Raily mohou být svařeny z jedné až tří trubek dohromady nebo z ocelových traverz. Lavice s profilem "T" – ocel tvoří okraje neboli nosnou konstrukci, do které je vsazena deska z jiného kluzkého materiálu. Boxy a wallridy, které jsou svařeny z nosných trubek nebo tyčí a ocelových plátů. Hrany dřevěných boxů (což už je dnes díky inovacím minulostí).

V profesionálních firmách, které se zabývají výrobou jibů jsou ocelové povrchy pro větší životnost opracovány pískem, obaleny jemným prachem a tepelně zpracovány ve čtyřech stech stupních (URL: <http://store.planetsnowtools.com/Terrain-Park-Equipment/>.[cit. 2009-08-12].). Poté se na ně nanáší krycí barva. Každá firma má svou specifickou barvu, ale vždy se volí barva, která kontrastuje se sněhem, kvůli lepší viditelnosti.

Časté používání a málo údržby vede k tvorbě rzi a zářezů v oceli a tudíž také k horším vlastnostem railu při skluzu. Z hlediska bezpečnosti je tedy důležitá kvalitní povrchová úprava a častá kontrola.

3.5.3.2. Dřevo

V začátcích jibbingu bylo velmi často využíváno pro svou dostupnost a snadné zpracování. Dnes je již známo, že to je materiál s nižšími skluzovými vlastnostmi a existuje řada v tomto směru lepších alternativ. Poslední dobou se ale u dřeva oceňuje jeho přírodní ráz a z hlediska designu je to vizuálně velmi zajímavý materiál. Proto se dnes dřevo do snowparků vrací i přes své horší slidovací vlastnosti. Kvůli nim jsou mezi jezdci triky na dřevěných překážkách více ceněné než na jiných (např. kovových).

Dříve se dřevo používalo na výrobu boxů (bedny), u kterých tvořilo slidovací plochy a hrany byly vyrobeny z ocelových profilů tvaru "L".

Dnes se sliduje na celých kmenech stromů opracovaných do hladka a někdy natřených krycí barvou. V zahraničí již existují celé snowparks, jež mají všechny překážky vyrobeny ze dřeva. Obsahují množství různě tvarovaných railů, wallů a překážek na tzv. bonk. U nás tento trend začíná projevovat pozvolna také. Dřevěné překážky na slidování ještě tolik k vidění nejsou, ale v mnoha snowparcích se objevují kmeny stromů zasazené kolmo do země na "bonkování" nebo zasazené vodorovně na plošinu Spiny pro děláni "lip" triků.

3.5.3.3. Polyethylen a polykarbonové materiály

Tyto chemické sloučeniny jsou vhodné pro výrobu materiálů na povrchové desky a lemování railů. Používá se polyethylen o velmi vysoké hustotě a čisté polykarbonové materiály (<http://store.planetsnowtools.com/Terrain-Park-Equipment/>). [cit. 2009-08-12]. Materiál se vyznačuje vysokou odolností, pružností, životností a především skvělými skluzovými vlastnostmi.

Z tohoto materiálu se tvoří desky, které se usazují nebo připevňují ke kovovým konstrukcím railů. Tyto povrchy se dnes díky svým výborným vlastnostem, alespoň v zahraničí, používají pro všechny typy beden a railů, vyjma klasická ocelová zábradlí.

3.5.4. Rails (Zábradlí)

Zábradlí byla nejspíš prvními jibbingovými překážkami, která se ve snowparcích začala objevovat, jelikož se nejvíce podobají tomu, co můžeme nalézt na ulici. Většinou šlo nejprve jen o takzvané one barrel rails (jednotrubky) a two barrel rails (dvoutrubky) rovného tvaru. Od této doby výroba a materiály prošly jistým pokrokem a ještě více se to platí o typech a tvarech railů, kterých za ta léta přibilo velké množství. Dříve se ve snowparku nacházel třeba jen jeden rail, oprýskaný od stálého používání. Dnes je situace jiná. Vzhledem k novým materiálům a počtu railů na běžný snowpark, se jibbing stal více bezpečným a ještě progresivnějším odvětvím.

3.5.4.1. Materiály na raily

Používá se vysoce tepelně upravená ocel se speciální povrchovou úpravou. Hranaté raily a "T" raily se vyrábějí také z polyethylenových a polykarbonových materiálů a plexiskla.

3.5.4.2. Profily railů

One barrel rail (Jednotrubka)

Je asi nejjednodušší profil railu pro výrobu. To samé se nedá říci o zvládnutí jízdy po této trubce. Co se týká rovnováhy, zde je jí potřeba nejvíce, jelikož styčná plocha prkna(prken) a railu je nejmenší. Na druhou stranu u tohoto typu profilu je nejnižší riziko "zaseknutí" hrany do railu a následného pádu. Je to skvělá překážka pro trénink na street jibbing, protože na ulicích se "jednotrubka" vyskytuje nejčastěji.

Trubky mívají průměr okolo 6 centimetrů a tloušťka oceli bývá 5 milimetrů. Průměr vyšel zřejmě ze vzoru zábradlí v ulicích a tloušťka oceli se zvolila pro dostatečnou pevnost a zároveň pro co nejnižší hmotnost.

Double barrel rail (Dvojtrubka)

Dříve to byl nejvíce se vyskytující profil a dnes je stále často používaný. Svoji oblíbenost si získal díky tomu, že se na něm jezdec cítí stabilněji a při tom má stále pocit, že jede po opravdovém railu.

Skládá se ze dvou k sobě svařených trubek. Šířka celého railu je tak zhruba 12 – 15 centimetrů.

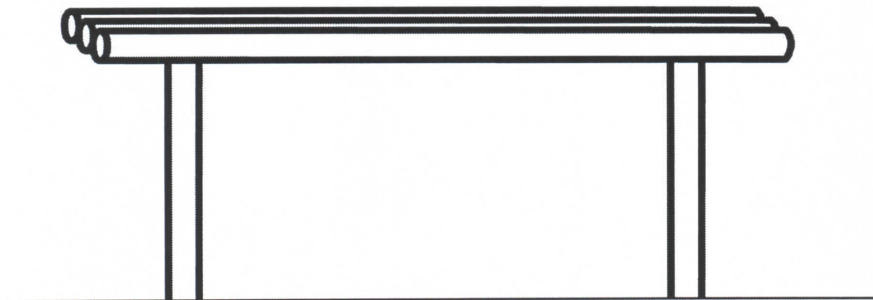
Triple barrel rail (Trojtrubka)

Z profilů používaných pro raily je tento nejstabilnější. Díky své šířce se jízda po něm podobá více slidování po užší bedně či lavici. Zároveň si zachovává vlastnosti railu jako kovový zvuk při slidu a skvělý skluz.

Šířka railu se odvíjí od průměru trubek, tudíž se pohybuje od 15 do 30 centimetrů.

Obrázek č.11

Triple barrel rail



Hranatý rail

V dnešní době je to nejvíce se vyskytující profil railu, jaký můžeme ve snowparcích u nás i ve světě najít. Většinou se jedná o profil ve tvaru obdélníku, čili o jakousi hranatou trubku. Vyznačuje se lepší stabilitou, což v praxi znamená, že prkno na railu lépe “drží“. Zároveň však vypadá jako by byl přímo “vytržen“ z ulice, a proto je také tak oblíbený. Jediným problémem je, že jeho povrch musí být dokonale hladký, hrany

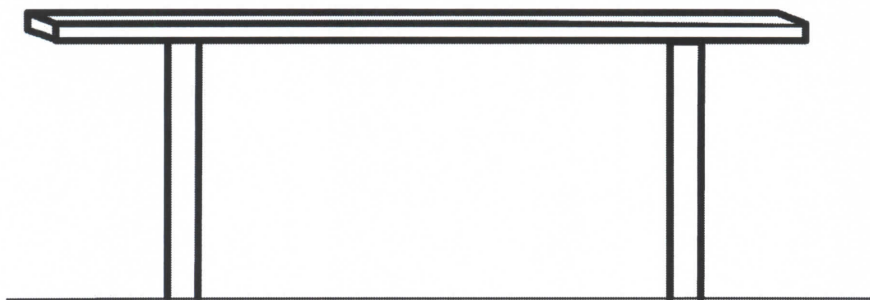
perfektně zroušeny a celkově vyžaduje největší pozornost při údržbě. Styčná plocha snowboardu je větší a nejvíce hrozí “zaseknutí“ hrany prkna do zábradlí. Výrobci však začali tento typ railu vyrábět také s povrchem z polyethylenu, u kterého je toto nebezpečí minimální.

Šířka profilu u jednotlivých výrobců kolísá mezi 10 až 20 centimetry. Samozřejmě platí, čím je rail širší, tím snáze se na něm dá udržet rovnováha.

Výška profilu není zas tak důležitá a odvíjí se od šířky. Většinou je to okolo 5 centimetrů.

Obrázek č.12

Hranatý rail



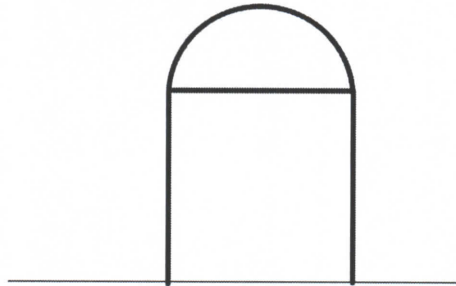
Mail box

Je to ve skutečnosti spíše box neboli bedna, ale její vrchní část není rovná nýbrž zaoblená do tvaru poloviční roury. Ve výsledku tak box vypadá jako poštovní schránka(odtud název mail box).

Šířka mailboxu v jeho základně bývá okolo 30 až 50 centimetrů. Vrchní část tvoří půlka roury o stejném průměru jako je šířka základny. Mezi raily jsem tuto překážku zařadil, protože obtížnost jibování na ní je skoro stejná jako na kulatém railu. Roury jako takové jsou k jibbingu velmi vyhledávané překážky a jejich průměr může být od pár centimetrů až po metr a více. Ve snowparcích se však zatím objevují právě pouze mailboxy, jako alternativa k jízdě po rouře.

Obrázek č.13

Mailbox – průřez

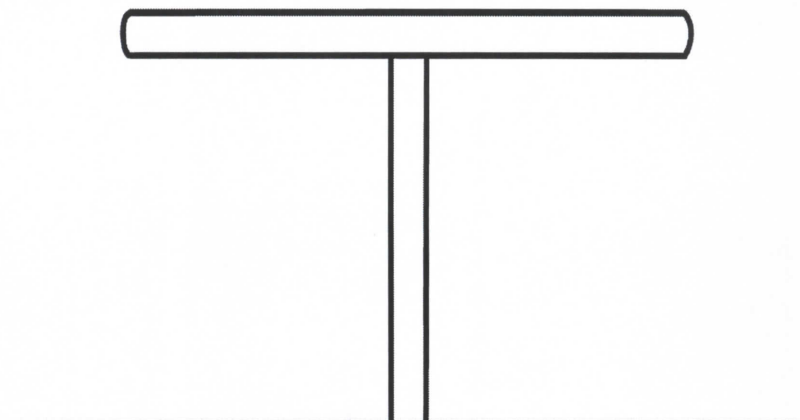


“T“ rail

Kvůli konstrukci této překážky ji řadím mezi raily, ačkoli slidovací povrch má spíše vlastnosti boxu. Konstrukce T-boxu je identická jako u klasického railu. Na ni je přivařen rám z ocelové trubky. Trubka má stejný průměr jako mívá klasický rail a celá konstrukce. Obdélníkového tvaru rámu se docílí ohýbáním trubky. Díky tomu nemá T-rail ostré hrany, což zajišťuje vyšší bezpečnost. Napříč rámu jsou navařeny ocelové pláty o šířce, která dovoluje navrtat do nich díry pro šrouby. Do rámu je vsazena a přišroubována deska o tloušťce centimetru a víc. Jak bylo zmíněno výše, desky se vyrábí z polyethylenu nebo plexiskla, které vypadá velmi efektně.

Obrázek č. 14

T – rail - průřez



3.5.4.3. Konstrukce railů

Všechny raily (kromě mailboxu) mají konstrukci vyrobenou z trubek podobného tvaru a průměru, jako je samotná slidovací trubka. Základ tvoří několik trubek postavených rovnoběžně v různých vzdálenostech podle délky a tvaru railu. Na těchto tyčích celý rail stojí, tudíž musí být alespoň metr dlouhé (většinou spíše 1,5 metru a více), aby se rail nenakláněl do stran ani při větším zatížení. Doprostřed těchto základových tyčí jsou kolmo navařeny další trubky. Ty budou mít ve výsledku polohu svislou a jejich délka tak určuje celkovou výšku railu. Základové trubky a svislé trubky dohromady tvoří jakási "tělčka". Na ně se přivaří slidovací trubka (nebo jiný typ railu) tak, že základové trubky budou při pohledu shora kolmé na tuto tyč. Mezi svislé trubky bývají ještě přivařeny spojovací trubky, čímž se docílí delší životnosti. Mezi všechny tyto nosné tyče se pak vkládají (příšroubovávají) desky, které zajišťují nejen větší bezpečnost, ale také plochu pro reklamu.

3.5.5. Boxy (Bedny)

Boxy se vyvinuly jako tréninkové překážky pro začátečníky a pro nácvik obtížnějších slidů a jejich kombinací. Postupem času se tak bedny staly nedílnou součástí parků, díky jejich rostoucí oblibě v řadách pokročilých jezdců, kteří se na nich mohou učit nové triky, a v řadách začátečníků, kteří si na nich mohou vyzkoušet pocit slidu aniž by se museli vrhat na úzké trubky a riskovat nepříjemný pád.

3.5.5.1. Materiály na boxy

Bedny prošly od začátku velkými změnami v materiálu. Upustilo se od dřevěných beden s kovovými hranami, jelikož dřevo se z vrchních desek odštěpovalo a bedny se tak po krátkém čase staly nepoužitelné. U nás se tak nejčastěji dají nalézt bedny s ocelovým povrchem, zatímco v zahraničí se již na všechny překážky používá směs polyethylenu, polykarbonu někdy se užívá i druh tlustého plexiskla.

Dřevěné bedny se sestavují dohromady z desek o přibližné tloušťce jednoho centimetru. Hrany tvoří ocelové tyče s "L" profilem klasické tloušťky. Jsou navrtnané a přišroubované k hotovému boxu.

Dalším materiálem je zmíněná ocel. Základ tvoří ocelová konstrukce svařená z hranatých a kulatých ocelových tyčí. K té jsou přišroubovány ocelové pláty o tloušťce 2-3 milimetrů. Na horní straně boxu je konstrukce tvořena kulatinami a rovná část mezi nimi vyplněna ocelovým plátem, čímž je vytvořena lepší skluzová plocha. Celá bedna se pak natírá krycí barvou kontrastující se sněhem. Nevýhodou tohoto materiálu je nízká pružnost a riziko odření vrchního nátěru a následné rezivění boxu. To má za následek snížení skluzových vlastností.

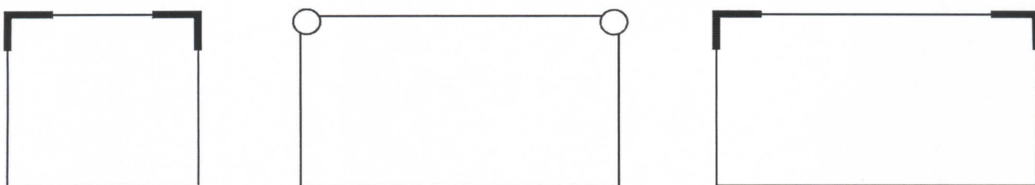
Nejlepším řešením je znovu dnes nejvíce využívané polyethylenové materiály v kombinaci s ocelovými konstrukcemi. Tyto umělé hmoty tvoří vrchní skluzovou (slidovací) plochu. Znovu uvádím bezkonkurenční vlastnosti tohoto materiálu, jako pevnost, pružnost, dlouhá životnost, odolnost proti oděru, hladkost a nízké tření (skluzové vlastnosti).

3.5.5.2. Profily boxů

Profil boxu je vždy čtverec nebo obdélník. Všechny ostatní profily spadají do kategorie raily. Jediný rozdíl v profilech boxů je zakřivení vrchní roviny boxu. Pokud jsou hrany tvořeny ocelovým "elkem" je tato strana zcela rovná. Pokud hrany tvoří trubky, vystupují o několik milimetrů výš nad slidovací plošinu. Celá strana má tak profil velmi placatého písmene U.

Obrázek č.15

Profily boxů – zleva: čtvercový s "L" hranou, obdélníkový s kulatými hranami, obdélníkový s "L" hranou



3.5.5.3. Šířka boxů

Je to velmi variabilní rozměr. Pohybuje se od zhruba 15 centimetrů, což je spíše šířka širokého railu, až po metr a více, což je již box podobající se butterboxu. Šířka boxu tak určuje, co všechno se na něm dá dělat. Není to zcela omezující rozměr, ale je pravda, že provést obyčejný slide na bedně široké 2 metry je o poznání snazší než provést ho na 15 centimetrovém boxu (railu). Na druhou stranu, tyto boxy jsou skvělé na naučení rotací a přeskoků ve slidu, jelikož na nich není potřeba tolik udržovat stranovou rovnováhu (od špičky k patce prkna či lyží).

3.5.5.4. Délka boxů a railů

Je znovu veličina, která nelze nijak omezit ani určit její optimální velikost. Krátký rail dovoluje jezdcí přejet ho velmi rychle bez strachu o zaseknutí hrany. Tudíž jej využijí hlavně začínající jezdci. Také raily typu Canon rail bývají kratší (okolo 2-3m), jelikož jejich podstata není tolik ve slidu, ale v následném jumpu (skoku).

Delší raily (od 5 metrů) nabízejí delší čas slidu (skluzu) a tedy i více času na provedení switch-upu (přeskoku) nebo jiné změny slidu.

3.5.5.5. Výška boxů a railů

Závisí na ní, jak vysoko nad zemí (nad sněhem) jib bude poté, co ho usadíme. Skutečná výška railu (po usazení) určuje obtížnost překážky. To odvozují od skutečnosti, že čím vyšší je rail, tím výš je i jezdec a tím větší je riziko úrazu při pádu. Více nahrnutého sněhu kolem a pod jibem znamená snížení celého railu a zároveň snížení rizika úrazu při pádu. Na množství sněhu se ale nemůžeme vždy spolehnout, proto se překážky pro začátečníky vyrábí rovnou nízké, abychom mohli nabídnout relativně bezpečný jib, bez ohledu na množství sněhu. Překážky pro pokročilé se zase vyrábí o něco vyšší než ve skutečnosti budou po usazení do sněhu. Přímo do zeminy se jiby většinou neusazují, protože by nebylo možné s nimi později manipulovat a přesunovat je. Jiby obecně mívají tedy výšku od 0,5 metru až po 2 metry vysoké raily určené pouze hodně zkušeným jezdcům bez strachu a respektu.

V neposlední řadě existují také raily, které mají nastavitelnou výšku díky teleskopickým nohám. Výhoda je nejen v nastavitelnosti výšky railu, ale také ve změně podélného náklonu (rovný rail, do kopce, z kopce).

3.5.6. Bezpečnostní vlastnosti jibbingových překážek

Je jasné, že jízda po zábradlí je riskantní. Zároveň je ale jisté, že tento trend nelze zastavit a raily jsou to, co jezdci všech kategorií ve snowparcích chtějí. Výrobci jibů proto vynakládají všechno úsilí pro to, aby eliminovali nebezpečí, které ze slidování plyne. Raily proto mívají několik bezpečnostních vlastností:

Zkosení na obou koncích railu – znamená, že rail nekončí vodorovně, ale na obou koncích je krátká část railu (cca 30 cm) zkosená dolů. Snižuje se tak riziko zachycení hrany (případně špičky/patky) snowboardu či lyží o rail při náskoku nebo při seskoku z něj.

Profilované lemování/obruba – jde o výrobu hladkého a neostrého lemování jibů. Obruba railu je zakulacená nebo ji přímo tvoří trubky. Pokud jezdec nevyskočí dostatečně vysoko a nedostane se prknem nad úroveň railu, dopadá často na zábradlí či bednu koleny a holeněmi. Tento systém lemování snižuje riziko úrazu v takovém případě.

Uzavřené konce – vyplněné nebo jinak uzavřené konce snižují nebezpečí naštípnutí a skřípnutí prkna či lyží. Bedny a T-raily jsou na koncích tvořeny trubkou dvakrát ohnutou o 90°. To umožňuje jezdcům dokončit slide čistě a hladce.

Vrchní vrstva na ocelových částech – tento obal tvoří tenká vrstva oceli, která je nanášena na každou obrubu. Přidává pevnost bez zvýšení hmotnosti. Na boxu se tolik netvoří “vrypy“, o které se může skluznice zachytit.

Vybrané materiály a profily – na obruby se používají takové materiály, které mají jednoduchý a hladký profil a zaručí jak bezpečnou jízdu, tak i dlouhou životnost. (URL: <<http://www.straightlinerrails.com/features/>>[cit. 2009-08-12].).

3.5.7. Zakřivení a typy jibbingových překážek

Překážek na jibbing existuje obrovské množství. Některé jsou obtížnější na překonání, jiné snazší, ale každý si mezi nimi může najít svou oblíbenou a každý si tak užije spoustu zábavy. Nebudu zde vyjmenovávat všechny možné typy zábradlí a beden, jelikož to by v dnešním rychle se rozvíjejícím freestyle průmyslu ani nebylo možné. Uvedu zde jen některá základní zakřivení v horizontální a vertikální rovině a některé zajímavé typy jibů. Zakřivení se používají jak u railů (zábradlí) tak u boxů (bedny), proto je nebudu popisovat zvlášť, ale uvedu jen zakřivení bez ohledu na profil jibu.

3.5.7.1. Zakřivení ve vertikální rovině

Kinked rails/boxes (“zlomená“ zábradlí/bedny) :

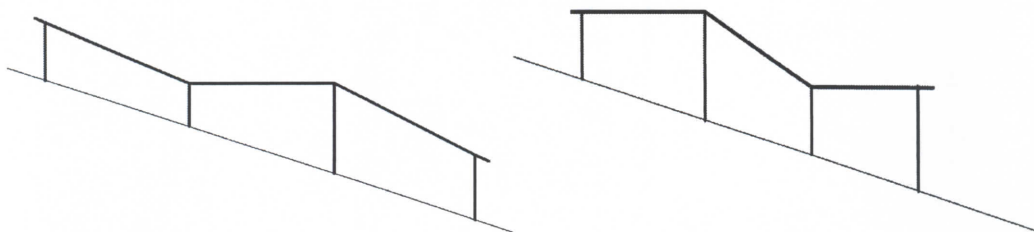
kinked rail – jednou “zlomené“ zábradlí, skládá se ze dvou částí, každá může být různě dlouhá a nakloněná pod různým úhlem, tyto části mohou být dvě separovaná zábradlí, tudíž možnosti nastavení jsou nekonečné.

A-rail – typ kink railu ve tvaru písmene “A“

double kink rail/box – “Z“ rail, dvakrát “zlomené“ zábradlí, části railu/boxu mohou být zakřivena v pořadí : rovná-sklopená-rovná nebo sklopená-rovná-sklopená

Obrázek č.16

Z-raily – vlevo: sklopený-rovný-sklopený, vpravo: rovný-sklopený-rovný



Battleship – typ double kink railu, první část je nakloněná vzhůru, druhá je rovná a třetí sklopená dolů

Obrázek č.17

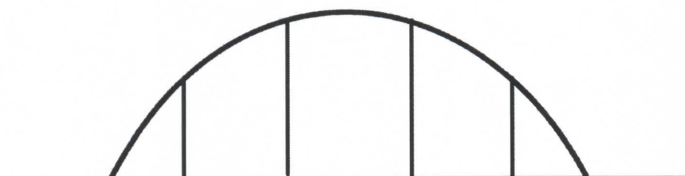
Battleship rail – pohled ze strany



Rainbow – typ railu ve tvaru duhy

Obrázek č. 18

Rainbow rail – pohled ze strany



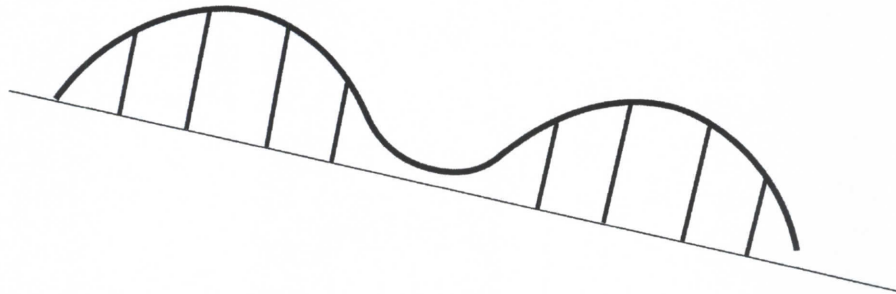
U- rail – typ railu ve tvaru plochého písmene “U“

Zub (pouze box)– má dvě a více částí, první část je nakloněna vzhůru, druhá začíná pod úrovní konce první části atd.

Rollercoaster rail(Dragon rail) – zábradlí s dvěma a více vlnami za sebou (např. jako dva rainbow raily za sebou)

Obrázek č.19

Rollercoaster rail – pohled ze strany



3.5.7.2. Zakřivení v horizontální rovině

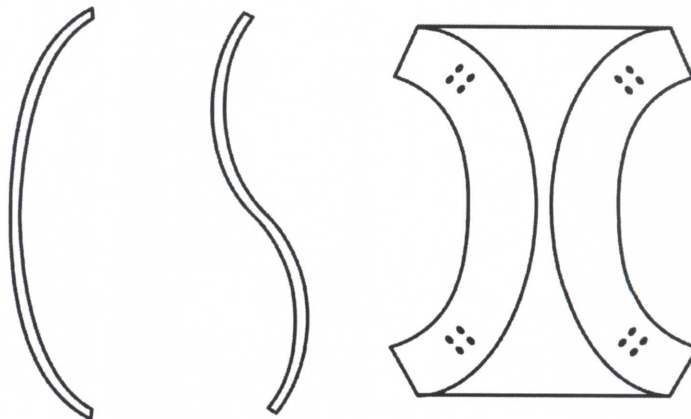
C-rail – zábradlí ve tvaru písmene “C“

S-rail – zábradlí ve tvaru písmene “S“

Double crain bow rail – typ boxu ve tvaru dvou C-boxů postavených jakoby “zády“ k sobě

Obrázek č.20

Raily: zleva – C-rail, S-rail, Double crain bow rail – pohled shora



Coffin box – typ bedny složený ze dvou částí vedle sebe, z nichž každá je sklopena na jednu stranu, tvoří tak jakousi stříšku

3.5.7.3. Postavení railu/boxu na svahu

Rovné raily a boxy mohou být do svahu usazené různými způsoby. Radikálně se tak mění způsob překonání překážky.

Street rail – zábradlí postavené z kopce (kopíruje svah) se podobá zábradlím, která vidíme v ulicích měst

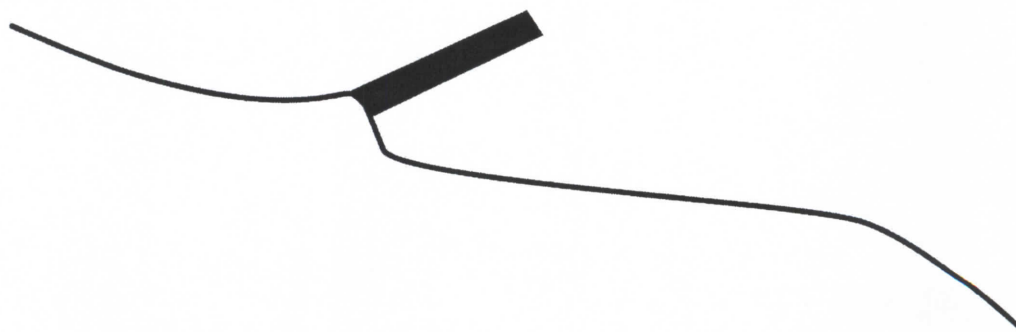
Staircase rail – je jedno nebo dvě street zábradlí, jejichž součástí je i schodiště, překážka tak budí větší respekt, protože případný pád směřuje na schody

Up rail – zábradlí nakloněné vzhůru, po němž jezdec sliduje do kopce

Sky box, Cannon rail – zábradlí, které je jakoby “zapíchnuté“ do svahu šikmo vzhůru, jezdec tak sliduje vzhůru a po seskoku z railu letí ještě nějakou dobu vzduchem, používá se většinou nějaká kratší bedna o šířce zhruba 50 cm nebo roura či kmen stromu stejného průměru (50cm)

Obrázek č. 21

Skybox (Cannon rail) – pohled ze strany



3.5.8. Překážky pro “lip“ triky

3.5.8.1. Wallride

Je jedna z klasických překážek, které se objevují ve snowparcích již nějaký ten čas. Jde v podstatě o umělou stěnu o šířce 3 až 10 metrů a různé výšky. Wallride většinou není postaven zcela kolmo k zemi, nýbrž pod zhruba 80° úhlem. Může být vyroben ze dřeva, oceli, plastu nebo materiálu podobnému sněhu (snowflex). Horní hrana stěny (coping) je tvořena trubkou nebo zakulacenou hranou. Dovoluje provádět jak “lip“ triky (zastavení na hraně stěny), tak také slidy na hraně stěny. Nájezd na wallride se staví takzvaně do ztracena. To znamená, že sněh se “vyshapuje“ od svahu přes přechodnou část až ke stěně, tudíž končí ve stejném úhlu.

3.5.8.2. Strom, kmen stromu

Je další oblíbená překážka, která se navíc velmi snadno shání. Jde tedy přímo o rostoucí strom nebo opracovaný kmen stromu zasazený do země. Na něj je postaven plynulý nájezd, stejně jako na Wallride. Na stromu se jezdec může na malou chvíli zastavit v tzv. mrtvém bodě a po té skáče zpět do nájezdu.

3.5.8.3. Barel, bedna, jehlan

K lip trikům se dá využít celá řada dalších věcí, některé nabízejí pouze možnost zastavit se na nich (barel, jehlan) jiné poskytují prostor a povrch ke slidu, zastavení a dalšímu slidu (bedna – Sky box postavený hodně nakolmo).

3.5.9. Překážky na “bonkování“

3.5.9.1. Kmeny stromů a barely

Využívají se k dnes po celém světě velmi oblíbené kratochvíli zvané “bonk“. Jde o ťuknutí patkou/ami nebo špičkou/ami do překážky, čímž se prkno nebo lyže a tím i celý jezdec uvedou do rotace. K “bonkování“ se dá využít prakticky všechno. Ve snowparcích se ale staví celé platformy s těmito překážkami a jejich oblíbenost je velká. “Bonkovací“ kmen mívá průměr okolo 50 centimetrů a je většinou zasazen doprostřed tabletop skoku. Jezdec se tak odráží do výšky několika metrů, ve vzduchu “ťukne“ prknem do kmenu a dopadá do dopadu tabletopu.

DISKUZE

Freestyle snowboarding, ve smyslu jízdy ve speciálně k tomuto účelu vytvořeném parku, prochází v dnešní době obrovským rozvojem. Schopnosti a dovednosti nejlepších snowboardistů světa jsou již teď na tak vysoké úrovni, že je pro tyto sportovce často problém mít stále k dispozici překážky, na kterých by se mohli zdokonalovat. Tím, jak roste kvalita jezdců, se úměrně zvyšují také nároky na střediska a konkrétně potom na profesionály, kteří se zabývají navrhováním designu parků a jejich výstavbou. Problém však netkví jen v tom, vytvořit co nejvhodnější podmínky pro snowboardisty na profesionální úrovni. Je třeba myslet na složení návštěvníků, využívajících snowparky ve střediscích, to znamená brát v potaz jezdce všech úrovní, věku a pohlaví.

Snowboarding se ve svých počátcích rozšiřoval enormní rychlostí. Nikdo nečekal, že se snowboarding rozšíří takovýmto způsobem, avšak počet snowboardistů mohutným tempem stoupal a zdálo se, že lyžařský sport začne velmi stagnovat (Šedová, Schauer, 2003). Na štěstí se před pár lety došlo ke vzniku nových disciplín lyžování převzatých ze snowboardingu – skicross a především freeskiing. Tím bylo lyžování zachráněno a v poslední době se freestyle lyžování těší čím dál tím větší oblibě. S příchodem „freeskierů“ došlo ve snowparcích k velkému nárůstu uživatelů. Mluvíme zde o zdvojnásobení či ztrojnásobení počtu jezdců na jeden park! K rozšíření freeskiingu došlo, oproti snowboardingu, snad ještě závratnější rychlostí a počet příznivců dvou „prken“ vzrostl během pár let o takové číslo, že dnes je tato komunita stejně ne-li více početná než komunita příznivců jednoho širokého „prkna“. V některých střediscích či parcích se rozvoj freeskiingu projevil i zastíněním snowboardistů v těchto místech. Situace mezi těmito sporty však není nijak vyostřená, triky a obecně pohyb na těchto dvou velmi odlišných prostředcích se mezi jezdci moc neporovnávají. Nepanuje zde žádná rivalita, ba naopak v mnoha případech můžeme sledovat vzájemnou pomoc, kamarádství, úctu a toleranci jednoho k druhému, což přispívá ke stále klidné atmosféře ve snowparcích a na horách vůbec.

K velkému štěstí obou skupin jsou překážky využívány k provádění triků stejné, nanejvýš s malými odchylkami. Díky tomu se tvary a design překážek nemusí měnit a

členit na lyžařské a snowboardové a dá se říci, že lyžaři tak přišli k hotové práci a nemuseli čekat na vývoj překážek, se kterým se potýkali snowboardisté několik desítek let před nimi.

Se stavbou snowparků a freestylových překážek souvisí několik problémů, se kterými je, jak vyplývá z mé práce, nutné počítat a při stavbě se na ně zaměřit.

Základní podmínkou pro výstavbu snowparku je prostor a lokace. Ve světě běžným postupem bylo a je vytvořit snowpark v rámci některého střediska a následně ho udržovat za podpory vedení a zaměstnanců daného resortu. Asi největším problémem, obzvláště v Čechách, zůstává umístění snowparku v resortu. V potaz se musí brát mnoho faktorů, které by později mohly zapříčinit špatnou přístupnost, různá rizika a s tím související neoblíbenost snowparku. Proto je také velmi důležité jeho umístění na svahu. Každé lyžařské středisko tento problém řeší po svém, jelikož stavbu snowparku musí přizpůsobit celkové kompozici areálu. Freestylisté by samozřejmě byli nejradši, kdyby se snowparky stavěly na separovaných sjezdovkách, které by tak patřily pouze freestylu. Z popisu překážek ale vyplývá, že jejich stavba a údržba je věcí velmi finančně náročnou, a tak bude podoba snowparků nadále záviset na několika faktorech. Těmi je vstřícnost lyžařských středisek, zájem sponzorů a investorů a v neposlední řadě vlastní iniciativa jezdců. Právě freestylisté samotní by měli co nejvíce apelovat na vedení středisek a kontaktovat sponzory za účelem inovovat a zlepšovat stav snowparků v Čechách ale i všude na světě. Jak je vidno z některých lokalit naší vlasti, freestyle se těší velké oblibě a jde mílovými kroky kupředu. Každý rok se designéři a správci parků zaslouhují o to, aby v jejich parcích přibyly další zajímavosti a nové překážky. Doufáme, že v tomto trendu se bude nadále pokračovat freestylu se bude dostávat stále větší podpory.

V rámci parku pak nastává další problém. Jde o složení a rozmístění překážek v parku. Snahou designérů je umístit do parku co nejvíce překážek tak, aby všechny byly sjízdné. S tím úzce souvisí i výběr překážek. Ten musí být takový, aby park byl celkově zajímavý pro všechny freestyle jezdce. Tím se dostáváme k problematice designu, což je dnes jeden z faktorů určujících kvalitu a oblíbenost parku. Problémy stavby a designu vyplývají z velkého množství překážek, které jsou známy a rád bych se jimi zabýval v Diplomové práci.

V historii se o vymýšlení a výstavbu parků ve střediscích většinou zasloužili sami snowboardisté, kteří se zde pohybovali a stavěli první skoky. Postupem času usoudili, že je potřeba apelovat na vedení středisek a získat prostor a dotace k vytvoření něčeho většího a stálejšího než jeden skok někde u lesa. Park tedy již od začátku tvořili lidé, kteří přesně věděli, co potřebují a nejinak je to dnes. Snowparks vznikají na popud snowboardistů a freestyle lyžařů, kteří jsou v resortu, dá se říct, jako doma nebo se zde pohybují většinu sezóny a mohou tak park celoročně upravovat a starat se o jeho chod. Tam, kde vedení střediska chybí odborníci na tuto problematiku, nebo chtějí mít vytvořený originální a profesionálně vybudovaný park, mohou využít služeb některé z firem, které se zabývají projektováním a stavbou snowparků.

Neposledním problémem jsou dnes sněhové podmínky v dané lokalitě. Lyžařský průmysl všude na světě se potýká s hrozbou globálního oteplování, které prokazatelně rozpouští světové ledovce a tím ohrožuje možnost provozovat bílé sporty v letních měsících. Je tedy možné, že za pár let znemožní lyžování a snowboarding na sněhu zcela.

Jak jsem ale během posledních pár let zjistil a popsal v této práci, existuje dnes již několik alternativ, které by mohly v budoucnu jízdu po sněhu nahradit. Již dnes je velké procento freestylistů po celém světě seznámeno s možnostmi ježdění bez sněhu. Ať už je to zmíněný Snowflex, který se teprve dostává do Čech, nebo dobře známé "kartáče". Je jisté, že výzkum v tomto směru bude i nadále pokračovat a stejně jako bude nafta časem nahrazena alternativními zdroji energie, tak i sníh bude časem nahrazen podobným možná i lepším materiálem.

Ačkoli nevíme jak dlouho, zatím máme ještě stále možnost si sněhu užívat. Střediska a lidé, kteří se stavbou snowparků zabývají si však uvědomují hrozbu nedostatku sněhu, a tak je logické, že budou návštěvy resortů čím dál tím dražší a jízda na sněhu se časem stane výsadou "horní tisícovky" šťastlivců.

Jediný způsob jak mohou střediska stav sněhu ve snowparcích ovlivnit je vystavět ho ve vyšších nadmořských výškách a zajistit zasněžování prostor kdykoli to bude možné. V naší zemi se však musíme smířit s tím, že lyžařská sezóna bude rok od roku kratší.

Pokud se podíváme zpět, zjistili jsme, že možností jak vytvořit snowpark nebo jeho alternativu je mnoho. S příchodem alternativních povrchů odpadá nutnost jezdit za freestylem do vyšších nadmořských výšek. Postupem času se možná freestyle stane stejně běžnou záležitostí jako je lední hokej a v každém městě bude stát hala s krytým snowparkem.

Velké množství překážek na skákání a různých typů railů by mělo zajistit originalnost každého parku. Nejde o to, aby v každém parku byly zcela odlišné překážky, ale aby je designéři vtipně kombinovali, vymýšleli jemné odchylky od klasických podob překážek a tím změnili jejich ráz potažmo ráz celého parku. Také nové či staronové materiály se zdají být velmi přitažlivé pro jezdce, kteří rádi vyzkouší novou překážku i za cenu toho, že nebude tak snadno překonatelná jako její předchůdkyně z klasického materiálu. Tím myslím například návrat dřevěných překážek do parků.

Všechny tyto faktory ovlivňující originalnost a zábavnost snowparků by ve výsledku měly "přitáhnout" k freestylu nové a nové zájemce, kteří tak rozšíří již početnou skupinu jezdců. Čím více bude lidí, kteří se budou tomuto směru věnovat, tím větší bude podpora sponzorů, organizací a státu.

ZÁVĚR

Závěrem bych chtěl říci, jak obrovský potenciál skrývá freestyle snowboarding a freeskiing. Ve stavbě snowparků existuje nekonečně mnoho možností. Postavit se dá téměř cokoli a závisí tak jen na představivosti, jak bude snowpark a překážky v něm vypadat. Kdo se chce stavbě snowparku věnovat, nemusí to hned vzdát s argumentem, že na to nemá dostatečné prostředky. Tam kde je vůle a nadšení k tomu, něco vytvořit, se vždy najde i materiál a lidé, kteří budou ochotni pomoci. Postavit dokonalý snowpark, který bude navíc dobře vypadat, je už otázka jiná a hlubší. Problematicke stavby a s ní souvisejícím designem snowparků se budu věnovat v diplomové práci. Tato práce měla napomoci laikovi pochopit, co to snowpark je a jak snowparky mohou vypadat. Prošli jsme a důkladně si vysvětlili všechny známé druhy snowparků a jiných parků, které jsou dnes známy. Na další si budeme muset zase pár let počkat. Druhým cílem bylo vytvořit přehled všech překážek. Byly zde uvedeny v pořadí od nejnáročnější na stavbu až po ty jednoduché, které se dají vyrobit doma "na kolena". Bylo popsáno jejich využití, základní informace o stavbě a parametry, podle kterých si můžeme vytvořit obraz o tom, jak velké překážky mohou být. Bylo vysvětleno názvosloví, které freestylisté používají pro překážky, i jiné výrazy objevující se v této oblasti. Řekli jsme tedy vše, co se týká snowparků, překážek a toho jak vypadají.

V poslední řadě je třeba podotknout, že freestyle není sportem pro každého. Je k němu potřeba hodně zdraví, úsilí, odvahy a odolnosti. Vzhledem k úrazovosti se nemůžeme divit, že ve snowparcích většinou nepotkáváme žádné jezdce staršího věku. Pro mladé je myslím tento sport velmi lákavý, jelikož nabízí obrovské množství zábavy, pocitu euforie a sounáležitosti s ostatními. Snad se tedy i nadále bude freestyle těšit velké oblibě a nárůstu zájemců jako dodnes.

POUŽITÁ LITERATURA

1. BINTER, L. a kol. Snowboarding – alpská jízda, freestyle, freeriding. Praha: Grada publishing, spol. s r.o., 2002. 132 s. ISBN 80-247-0246-0
2. FRISCHENSCHLAGER, E. Snowboarding za 3 dny. České Budějovice: KOPP, 1999. 125 s. ISBN 80-7232-186-2
3. GIBBINS, J. Snowboarding – vše, co potřebujete vědět o tomto vzrušujícím sportu. Chomutov: Milenium Publishing s.r.o, 1997. 96 s. ISBN 80-902-384-0-8
4. GILLE, F., MARKS, R. Snowboarding – make a perfect start. Oxford: Mayer and Mayer(UK) ltd., 2002. ISBN 1-84126-058-4
5. GNAD, T. a kol. Základy teorie lyžování a snowboardingu. Praha: Karolinum. 2008. 240 s. ISBN 978-80-246-1587-5
6. LOUKA, O., VEČERKA, M. Snowboarding. 1.vyd. Praha: Grada Publishing, a.s., 2007. 148 s. ISBN 978-80-247-1378-6
7. ŠEDO VÁ, K. SCHAUER, J. Freeskiing. 1.vyd. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-999-2
8. VEČERKA, M. Freestyle snowboarding. 1.vyd. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-251-0091-X
9. VOBR, R. Snowboarding. České Budějovice: KOPP, 2006. ISBN 80-7232-296-

ELEKTRONICKÉ ZDROJE

1. *Parks info* [online]. 2001 [cit. 2009-08-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.freeride.cz/snowboard/navigator/parks-info/>>.
2. *INTERNATIONAL SNOWBOARD COMPETITION RULES* [online]. 2009 [cit. 2009-08-08]. Dostupný z WWW: <<http://www.fis-ski.com/data/document/icr-08-snowboard-with-changes-clean.pdf>>.
3. *Terrain park equipment* [online]. 2008 [cit. 2009-08-12]. Dostupný z WWW: <<http://store.planetsnowtools.com/Terrain-Park-Equipment/>>.
4. *StraightLine Features* [online]. 200- [cit. 2009-08-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.straightlinerails.com/features/>>.
5. *Snowflex technology* [online]. 2009 [cit. 2009-08-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.snowflex.com/>>.

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č.1	Klasická halfpipe s parametry – průřez.....	26
Obrázek č.2	Kicker s parametry – nahoře pohled ze strany, dole pohled shora.....	31
Obrázek č.3	Corner s parametry – nahoře pohled ze strany, dole pohled shora.....	35
Obrázek č.4	Quarterpipe s parametry – pohled ze strany.....	37
Obrázek č.5	Table s parametry – pohled ze strany.....	38
Obrázek č.6	Step-up s parametry – pohled ze strany.....	39
Obrázek č.7	Step-down – pohled ze strany.....	40
Obrázek č.8	Spine s parametry – pohled ze strany.....	41
Obrázek č.9	Butterbox klasický s parametry	42
Obrázek č.10	Butterbox nadměrný se dvěma gapy s parametry.....	42
Obrázek č.11	Triple barrel rail.....	47
Obrázek č.12	Hranatý rail.....	48
Obrázek č.13	Mailbox – průřez	49
Obrázek č.14	T – rail – průřez.....	49
Obrázek č.15	Profily boxů – zleva: čtvercový s “L“ hranou, obdélníkový s kulatými hranami, obdélníkový s “L“ hranou.....	51
Obrázek č.16	Z-raily – vlevo: sklopený-rovný-sklopený, vpravo: rovný-sklopený-rovný.....	55
Obrázek č.17	Battleship rail – pohled ze strany.....	55
Obrázek č.18	Rainbow rail – pohled ze strany.....	55
Obrázek č.19	Rollercoaster rail – pohled ze strany.....	56
Obrázek č.20	Raily: zleva – C-rail, S-rail, Double crain bow rail – pohled shora.....	56
Obrázek č.21	Skybox (Cannon rail) – pohled ze strany.....	57

SEZNAM TABULEK

Tabulka č.1	Tabulka parametrů pro halfpipe (tradiční U-rampa) a Superpipe (Nadměrná rampa) – FIS (URL: < http://www.fis-ski.com/data/document/ icr-08-snowboard-with-changes-clean.pdf >. [cit. 2009-08-08].).....	28, 29
Tabulka č.2	Tabulka parametrů pro Big air – FIS (URL: < http://www.fis-ski.com/data/ document/icr-08-snowboard-with-changes-clean.pdf >. [cit. 2009-08-08].).....	33, 34