

V čem lyžují závodníci... nechtějте zkoušet



Jestli jste si někdy chtěli zalyžovat na opravdových závodních lyžích, přes všechna upozornění, že to není hračka pro rekreanty, by to pro několik z vás mohl být docela zajímavý zážitek. Na opravdové závodní lyžařské boty ale zapomeňte. Kdyby se všechny nevyvíjely v Itálii, mohli bychom jim bez rozpaků říkat Španělské boty.

Slavný americký lyžař Bode Miller je v otázce svých závodních lyžáků extrémně náročný. A sám k sobě mimořádně tvrdý. Jestliže běhat chodí v teniskách velikosti 43, jeho lyžáky mají velikost maximálně 41. Chtěli byste si zalyžovat v o dvě čísla menších botách? „Závodní lyžáky jsou vyráběny de facto jako polotovary. Počítá se s tím, že se na nich bude ještě hodně pracovat, než se poprvé podívají na sjezdovku,“ říká Róbert Gejdoš, product manager českého zastoupení značky Tecnica. „Aby v nich závodní-

ci mohli podávat špičkové výkony, upravují se boty přesně podle nohou každého z nich. Že by si tedy Svindal s Millerem lyžáky omylem vyměnili, to se skutečně nemůže stát. Každá závodní bota je ve své výsledné podobě naprostý unikát.“

Itálie je mecca lyžáků

Tak, jako musí všichni počítačová experti grilovat v Silicon Valley, stejně jako se významní finančníci oddávají alkoholu na Wall Street, usadili se prakticky všichni, kdo vyrábějí lyžařské boty, v blízkosti italského města Montebelluna, severozápadně od Benátek. A možná proto vám všechny

lyžáky připadají v podstatě stejné. Stejně jsou ale jenom na pohled, uvnitř je každá závodní bota originál, protože originálem je i každá noha. Pravdou je, že vždycky se z lyžáků taková věda nedělala. Legendy jako Gustavo Thöni nebo Ingemar Stenmark to všechno odjezdili ve jedné botě, což by si dnešní závodníci vůbec nedokázali představit. Neureuther a další mají na každou disciplínu jiné boty a přitom jim nevydrží ani do Vánoc. A té práce, co s nimi je! „Ve vrcholovém lyžování dnes o vítězství rozhodují setiny sekundy. Když ztratíte vteřinu, už jste hluboko v poli poražených.



Pro vítězství se tudíž musí udělat všechno, ve všem musíte jít až na hranu, na maximum,“ říká Ivan Rensi, jeden z nejuznávanějších boot fitterů na světě. Začínal

IVAN RENSI. PAN BOOT FITTER

Se závodníky začal pracovat už v době, kdy skelety bot vyráběly z polyurethanu. S tím se ale začalo na začátku 70. let a od té doby materiály prošly velkým vývojem. O tom, jak se lyžáky změnily, ví jeden z nejlepších boot fitterů Ivan Rensi (54) svoje.

„V osmdesátých letech, kdy jsem nastoupil k firmě Lange, boty ještě neměly žádný canting (zařízení pro mírný stranový náklon komínu boty – pozn. red.), takže až později se začalo hodně pracovat na individualizaci bot jeho prostřednictvím. A také lifterů, různých podložek a ještě později pak formou toho klasického boot fittingu, jaký děláme dnes. To znamená vytahování, broušení a tak dále.“ vzpomíná na vývoj Rensi. Velký zlom pro boot fittery nastal po mistrovství světa v Sierra Nevadě v roce 1996, kdy Mezinárodní lyžařská federace přišla s pravidly ohledně bot a začala limitovat zejména výšku podešve a tím i podložek, jejichž používání do té doby nebylo nijak omezené. Další revolucí pak byl nástup carvingových lyží. Od té doby se i závodní lyžáky dělají výrazně měkčí a pružnější než dřív.

Podle Rensiho je ze špičkových lyžařů v otázce lyžáků nejnáročnější Bode Miller.

„Je to jinak milý kluk, ale na botách pořád něco hledá. Na mistrovství světa v St. Moritz v roce 2003, to byl ještě v lyžákách Nordica, mě vytáhl z postele v jedenáct večer a do dvou do rána jsme dělali boty. Ale druhý den v nich vyhrál obřák! Taký Kjus s Aamodtem byli zvyklí na hodně péče a dnes je v tomto ohledu asi nejnáročnější Felix Neureuther.“

Co kontinent, to boty

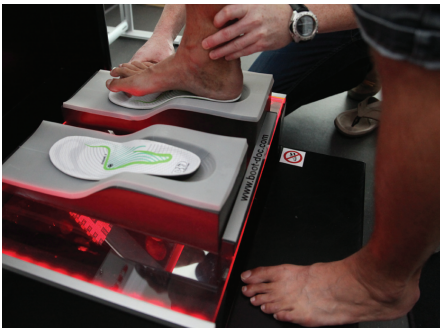
Není výjimkou, že lyžaři mají jiné boty do USA a jiné do Evropy, protože v Americe

závodní monoposty také nemají žádné odpružení a tlumiče jako sériová silniční auta. Všechno je natvrdo, jinak to nejde,“ říká Rensi. Lyžáky jsou pro závodníka zároveň senzorem, který mu zprostředkovává informace o trati. O tom, co se děje pod nohama, o silách, které ve vysokých rychlostech vznikají. Zajímavostí je, že vytváření lyžáků na míru konkrétní noze už Tecnica nabízí i lyžařům z řad veřejnosti. Jejich boty Mach1 jsou určeny zkušeným lyžařům. „Jedná se o profesionálně prováděný boot fitting realizovaný de facto v podobě, jakou jsme doposud znali jen z prostředí závodního lyžování,“ říká Daniel Jonáš, obchodní ředitel společnosti Snow-How. Koncept Tecnica C.A.S. (Custom Adaptive Shape) dává proškolenému personálu vybraných lyžařských obchodů možnost upravovat dle potřeb zákazníka jak vnitřní botičku, tak tuhý plastový skelet boty. ■

je jiný sníh... Kdo se nespecializuje jenom na jednu disciplínu, ale útočí takzvaně na over all, má na sezonu třeba šest sedm párů bot. „Tím myslím šest různých typů. K tomu si ještě připočítejte, že boty, které jsou na sněhu často, vydrží tak měsíc až dva. Potom už plasty ztrácí ty původní vlastnosti, já říkám, že jsou unavené. Takže před Vánocemi už chce špičkový slalomář boty nové,“ říká Rensi. Na slalom musí být lyžáky víc pružné, tedy měkčí, ale se silným reboundem (systém propojení desky s vrchním i spodním skeletem boty - pozn. red.). To naopak není vyžadováno ve sjezdu, tam musí být boty tuhé a pevné. Vnitřní vložku, takzvaný liner, si závodníci opatrují jako nejdražší poklad! Tahle vnitřní botička je extrémně tenká, nemá prakticky žádné zateplení, ale perfektně kopíruje nohu. „V Tecnica jí teď děláme z kůže, všechno precizní ruční práce. Závodníci si ty linery přendávají z jednoho skeletu do druhého, takže jsou za chvíli otrhané, tak to lepíme, sešíváme... Holka by ti to vyhodila z domu, ale pro každého závodníka je tahle dokonale vyladěná vložka poklad a děsně nerad se s ní loučí,“ směje se.



JAK PROBÍHÁ BOOT FITTING



Nejprve je třeba anatomicky vytvarovat stélku, která správně podporuje klenbu chodidla.



Na vnější straně botičky je vyznačeno, kde je třeba materiál brousit.



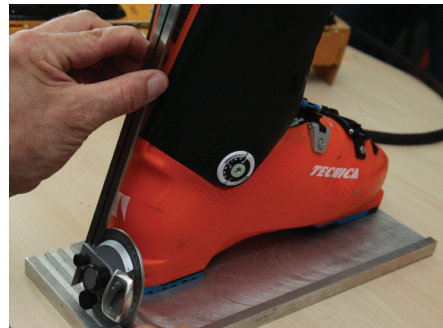
Následně je materiál frézou jemně odebrán.



Na noze se vyznačí kritická místa, která se následně - opět bez vnitřní botičky - otisknou ve skeletu.



Skelet se pak v kritických místech zahřívá a vytahuje nebo také brousí.



Nakonec se vyladí boční náklon manžety skeletu.