



Norge på Tour er miljøversting: 10 kjøretøyer 20 hotellrom 44 personer 1500 km

📍 Val di Fiemme

Kurt B. M. Haugli

Anne-Marit Dahl



Det koster mer enn penger å være verdens beste langrennsnasjon. – Uansett hvordan vi vrir og vender på det, så er vi miljøverstinger.

10 dager og tusenvis av kilometer dundrer norsk langrenn langs motorveier, opp og ned fjellpass, inn og ut av daler, frem og tilbake til idrettsarenaer i tre-fire land midt i Europa. Innimellom går de på ski. Det er det TV-seerne får med seg.

– Det koster vel en million, konstaterer sportssjefen for norsk langrenn, Vidar Løfshus.

Han snakker om hvor mye forbundet bruker på den norske operasjonen i Tour de Ski.

1500 kilometer

Solen skinner over en snøløs, italiensk dal. I enden av parkeringsplassen som er satt av til landenes kjøretøy og smørebusser, troner en rød smøretrailer over alle andre som en manifestasjon på norsk langrenns smakt. Den skal medvirke til at det står norske flagg bak vinnerne av Tour de Ski i morgen, og er et symbol på Norges omreisende langrennslag.

Når dødsslitne langrennsløpere går i mål på toppen av den såkalte Monsterbakken, er det avslutningen på en 1500 kilometers rundreise mellom italienske, sveitsiske og tyske alper.

Journalister bruker lettvent klisjeen, verdenscup-sirkus. I Tour de Ski er man nærmere sannheten enn kanskje noen gang. Det norske landslaget på skitur i Mellom-Europa er som et omreisende sirkus - Tour de Ski-sirkus.

Du finner en sirkusdirektør, artister (langrennsløperne), teltet (traileren) teltarbeiderne (smørerne) og så videre. Med en gang forestillingen er over blir det pakket og reist til ny forestilling. Hver eneste natt står en oppredd seng klar til drøye 40 omreisende sirkusarbeidere fra Norge.

Krevende organisasjon

– Vi kan gjerne kalle det Tour de Logistikk, sier medieansvarlig og medreisende Gro Eide.

Administrerende direktør for norsk langrenn, Espen Bjervig, forteller om en



Espen Bjervig foran traileren og en av varebilene med utstyr som er med når Norge reiser rundt i Europa for å vinne skirenn. Det er en stor logistikkutfordring og slett ikke akkurat utslippsnøytralt. FOTO: RICHARD SAGEN ADRESSEAVISEN

FAKTA

Norge på Tour

Mannskap:

20 langrennsløpere som startet i Toblach i romjulen

4 trenere

12-15 smørere

1 lege, 2 fysioterapeuter (en fysio reiste hjem før finalen i Val di Fiemme)

1 logistikkansvarlig, 1 medieansvarlig, 1 kokk i Toblach, 1 trailersjåfør

Kjøretøyer:

1 smøretailer (kjørt ned fra Norge)

6 minibusser med 9 seter (leid i München)

2 varebiler med utstyr (kjørt fra Norge)

1 personbil

I tillegg bestilles det 23 hotellrom hver eneste natt. I Val di Fiemme er det redusert til 20 rom.

Alle som er med Norge flyr tur retur fra Norge til München sør i Tyskland

PS: I tillegg til kommer 10-15 personbiler med norske journalister som følger etter de norske langrennsløperne.



Andreas Stjernen

Hørte på råd fra mesteren

Mette Bugge

Tredjeplassen til Andreas Stjernen i gårshagens hoppukerenn i Innsbruck var nesten som en seier for trønderen. For første gang i karrieren, i hoppuke nummer fem, skulle det lykkes å ta steget opp på seierspallen, etter et par fjerdeplasser.

Stjernen takker den tidligere storhopperen Anders Bardal (36) for at det ble en ny sesong.

For etter knallsesongen sist vinter med OL-gull for lag i Pyeongchang og VM-gull i skiflyvning, var Stjernen i tvil. Skulle han orke all reisingen og fraværet fra familien, samboeren og den vesle datteren?

Spiste middag

En prat med Bardal gjorde at han så alt klarere.

Da Bardal la opp som skihopper i 2015, hadde han deltatt i Hoppuka 12 ganger. Og selv om det ikke var her han hadde sine største triumfer, hadde han et godt råd.

- Det viktigste var å få en avklaring på hva han skulle gjøre videre, sier Anders Bardal.

De to spiste middag sammen og snakket om den videre veien. Bardal fortalte at da han bestemte seg for å gi seg, følte han seg helt ferdig.

Han hadde tross alt blitt verdensmester individuelt og for lag, fått to OL-bronser, vunnet verdenscuprenn syv ganger, og ikke minst vunnet verdenscupen sammenlagt. Han har aldri angret på avgjørelsen.

- Under samtalen med Andreas var jeg ikke i tvil om at han innerst inne ønsket å fortsette å hoppe på ski. Så lenge motivasjonen er der, og det finnes en løsning, er det ingen grunn til å legge opp.

Suveren japaner

30-åringen fra Sprova i Steinkjer er nå bare 4,2 bak Markus Eisenbichler i jakten på annenplassen sammenlagt. Leder gjør uslælige Ryoyu Kobayashi. Japaneren har vanvittige 45,2 poeng på tyske Eisenbichler, som skuffet i går.

Kobayashi var i en egen klasse i Innsbruck, og har nå tre av tre mulige triumfer i Hoppuka. Sven Hannawald i 2002 og Kamil Stoch i 2018 er de to eneste som har tatt storeslem.

FAKTA

Avslutningen

I dag, Val di Fiemme: 10 km klassisk fellesstart (kvinner, klokken 14.00), 15 km klassisk fellesstart (menn, klokken 15.10)

I morgen, Val di Fiemme: Finalen opp den såkalte monsterbakken (Alpe Cermis) ved Cavalese i Val di Fiemme. (fristil). Kvinner klokken 13.00 og menn klokken 14.45.

Uansett hvordan vi vender på det, så er vi klimaverstinger



Espen Bjervig, langrennssjef

krevende periode på nesten 14 dager i konstant bevegelse.

- Det å flytte utøverne krever ikke så mye av organisasjonen, men for dem selv som langrennsutøvere. De får ikke den restitusjon som de trenger. Det som likevel er mest krevende, er traileren som skal over fjellpass, tollkontroller og hviletider for sjåføren.

Hele tiden underveis i disse Tour-dagene er det snakk om transport hit og dit, saft som skal blandes, ski som skal smøres og testes, mat som skal ordnes, løpere som skal være på rett sted til riktig tid. Og så handler det selvfølgelig om å vinne.

Må bli enklere

Det kan bli i meste laget, og det er langt fra alle nasjoner som økonomisk kan henge med i den logistikkutfordringen som er Tour de Ski faktisk er.

- Vi må tenke på hvordan vi kan gjøre dette enklere. Vi skal kåre hvem som går fortest på ski, ikke hvem som klarer å bruke mest mulig penger på å reise rundt.

Denne virksomheten finner sted i et alpelandskap som har fått merke at klima er blitt varmere. Snøen trekker lenger opp i fjellsidene. Det er jo nettopp snøen langrennsløperne er avhengig av, men det bidrar selv til at den forsvinner. I Val di Fiemme er smørebuss og hvite langrennsløyper omgitt av vinterbrune og snøløse marker.

Miljøparadokset

Vidar Løfshus ser paradokset.

- Det tenker jeg på hele tiden. Men der bør vel også hver og en av oss se seg selv i speilet. Vi er alle for dårlige, også skiforbundet, sier han.

Langrennssjef Espen Bjervig innrømmer det gjerne.

- Det er vanskelig. Uansett hvordan vi vender på det, så er vi klimaverstinger. Vi reiser verden rundt med biler og fly. Vi må bare bli flinkere både i hverdagen og hvordan vi arrangerer konkurranser.

Selv om de innser at virksomheten kan være trøblete, så prøver de å bli bedre.

- Forbundet driver nå på å sertifiseres som et Miljøfyrtårn for å skape en bevissthet. Da kommer vi til å endre på noe av dette. Vi må fly. Det kommer vi ikke unna. Men vi må effektivisere reising, håndtering av avfall og i det hele alt vi foretar oss. I løpet av vinteren skal vi være litt mer med, sier Bjervig.

Og når det hele er over er det kanskje en trønder som debutterer i Tour de Ski som står tilbake som vinner.

- Det har vært bra organisert. Det er en belastning å reise rundt og flytte på seg hele tiden, men jeg visste hva jeg gikk til. Det kan hende spenningen stiger de siste dagene, sa Klæbo etter trening på VM-stadion i Val di Fiemme i går ettermiddag.