

Pavlin.si -> same zanimive stvari

Šola, MTB, potepanja, elektronika, foto

Višinski diagram	Manjka GPX zapis.
------------------	-------------------

Uporaba vodnika

Zvezdice * * * *

so takoj pod naslovom in so turam podeljene glede na njihovo lepoto, zanimivost in privlačnost. Razvrstitev na štiri razrede je čisto osebna in narejena po tistih lastnostih, ki me pri gorskem kolesarjenju najbolj navdušujejo.

Območje

nam s kratkim krajevnim opisom poteka vožnje natančneje pojasni naslov ture.

Izhodišče

je v krajih, ki so ponavadi na vznožju cilja. Izbiro točnega položaja začetnega mesta (parkirišče, gostilna, postaja, kamp ipd.) prepuščam iznajdljivosti vsakega posameznika. Ker so vse ture, razen prečenja Pohorja, krožne, z vrnitvijo na izhodišče ne bo težav.

Karte

so navedene v takem vrstnem redu, kot je njihova uporabnost. Ta se z leve na desno zmanjšuje. Pri tem moramo vedeti, da tudi najnovejše ne ustrezajo resničnemu stanju na terenu, ki se spreminja vsak dan. Pešpoti širijo v kolovoze, te v makadamske ceste, ki jih nato asfaltirajo... Nasprotno pa so mnoge nekdanje vojaške mulatjere in kolovozi opuščeni in zaraščeni. Tako nastaja zmeda, iz katere se je včasih težko izmotati. Iz varnostnih razlogov priporočam, da imamo vedno s seboj eno od navedenih kart.

Pri tem ne varčujemo in uporabljajmo najnovejše izdaje. Lahko se namreč zgodi, da se bomo iz nepredvidljivih vzrokov (sprememba smeri, utrujenost, poškodba, okvara ipd.) znašli na območju, ki je zu-naj zemljevida v tem vodniku. Dobra karta ne prihrani le časa, truda in živcev, ampak nam lahko v skrajnem primeru reši življenje.

Dolžina

je informativna in je večinoma približno 30 km. Pri teh vrstah tur ne igra odločilne vloge, saj je ta namenjena predvsem višinski razliki.

Višinska razlika

nastane med vzponom z najnižje na najvišjo doseženo nadmorsko višino. Poleg te je v oklepaju navedena še skupna, ki se pojavi v primeru izmeničnih vzponov in spustov. Je seštevek vseh višinskih razlik, nastalih pri posameznih vzponih. Tiste pa, ki so posledica spustov, v to vrednost niso vključene.

Čas

je tisti, v katerem sem prevozil turo. Ni sicer dirkaški, je pa vsekakor rezultat telesno in tehnično dobro pripravljenega kolesarja.

Ker sem sam prekolesaril vse ture, je merilo enotno. Zato boste lahko kmalu ugotovili, kakšno rezervo morate upoštevati.

Večina tur je enodnevnih in bomo za njihovo izvedbo potrebovali približno 3 do 4 ure intenzivnega kolesarjenja.

Pri načrtovanju porabe časa moramo upoštevati, da nanjo vplivajo subjektivni in objektivni dejavniki. Prvi so odvisni predvsem od naših psihofizičnih zmognosti, tehničnega obvladovanja vožnje, zmognosti orientacije in kakovosti opreme, drugi pa so posledica vremena, stanja cestne mreže, zahtevnosti terena, rastlinstva in morebitne poškodbe ali okvare. Upoštevajmo tudi, da so nekatere ture speljane čez odseke, ki so še za pešce nevarno izpostavljeni in na njih potrebujemo planinske izkušnje.

Pri daljših turah naj bosta čelna svetilka in primerna oblačila za bivakiranje vedno z nami.

Nošenje

ah potiskanje kolesa je nujno zlo, ki se mu pri nekaterih turah ne moremo izogniti. Med enim in drugim ne delam razlike. Lahko se pojavi le na posameznih mestih, lahko pa je daljše (pri eni od tur traja neprekinjeno 1 uro, kar je v vodniku zgornja meja). Tistim, ki prenašanja ne marajo ali se jim zdi nesmiselno, je na voljo dovolj drugih tur.

Pri zahtevnejšem nošenju navajam poleg potrebnega časa še višinsko razliko. Odseki in mesta, kjer je vožnja izjemno zahtevna ali pa ni mogoča, so na kartah označeni s pikami, v besedilu pa opisani. Koliko od teh nam bo uspelo prekolesariti, je odvisno od naše telesne in psihične pripravljenosti ter tehničnega obvladovanja vožnje. Če bomo izbrali prezahtevno turo, se lahko zgodi, da jo bomo večinoma prehodili.

Pri tehniki nošenja ni posebnih skrivnosti. Po položnem in srednje strmem terenu je kolo lažje potiskati, po strmih klancih pa ga je najbolje nesti na rami ali privezati na nahrbtnik.

Zahtevnost in njeno ocenjevanje

Zahtevnost pri spustu se pogosto močno razlikuje od tiste pri vzponu in obratno. Zato sem se odločil, da to dvojje ocenim ločeno in hkrati razčlenim po posameznih odsekih poti. Najzahtevnejši deli vzponov in spustov (V6 in V7 oz. S6 in S7) so na kartah označeni s pikami. Zahtevnostna lestvica je še najbolj podobna tisti, ki jo uporabljajo

pri alpinističnem smučanju. Sestavljena je iz ocene posameznega mesta ali odseka in končne skupne ocene, ki upošteva še nekatere druge dejavnike.

Ocene zahtevnosti vzponov sem razporedil po stopnjah od V1 do V7, spustov pa od S1 do S7. Zahtevne ravnine sem štel med vzpone.

V1	nezahtevni vzponi po zelo položnih cestah
V2	manj zahtevni vzponi po položnih cestah in kolovozih; naklon manj kot 5%
V3	srednje zahtevni vzponi po srednje strmih cestah in kolovozih; naklon od 5 % do 10 %
V4	zahtevni vzponi po strmih cestah, kolovozih in pešpoteh; naklon od 10%do 15%
V5	zelo zahtevni vzponi po zelo strmih makadamskih cestah, redkeje asfaltnih, po kolovozih, pešpoteh in stezah; naklon od 15% do 20 %, kratka mesta lahko do 25 %
V6	izjemno zahtevni vzponi po izjemno strmih kolovozih, redko makadamskih cestah, po pešpoteh, stezah in vlakah; naklon večji od 20 %, kratka mesta lahko do 35 %
V7	skrajno zahtevni vzponi po skrajno strmih kolovozih, pešpoteh, stezah in vlakah; naklon več kot 35 %, kratka mesta lahko do 50 %; ti vzponi so večinoma kratki in jih ponavadi lahko zvozimo šele po več poizkusih ter pri suhi podlagi.

Poleg naklona pomembno vpliva na zahtevnost vzpona še vrsta drugih dejavnikov, npr. kakovost podlage in ovire, kot so kamniti pragovi, skale, kamenje, veje in korenine. Tudi širina poti nam krči in otežuje manevrski prostor. Te posebnosti lahko povzročijo zvišanje ali znižanje ocene.

Pri **oceni zahtevnosti spusta** ni najpomembnejši naklon, pač pa ovire, ki so na poti. Na suhi in glede trenja idealni podlagi se lahko spuščamo čez kratke odseke z naklonom blizu 100 %. Nasprotno pa nam kamniti pragovi, skale, kamenje, veje in korenine do skrajnosti otežijo vožnjo že po ravnem.

S1	nezahtevni spusti po dobrih, položnih in srednje strmih asfaltnih in makadamskih cestah
S2	manj zahtevni spusti po dobrih, strmih, do zelo strmih asfaltnih in makadamskih cestah
S3	srednje zahtevni spusti po slabih, strmih, do zelo strmih makadamskih cestah in kolovozih brez ovir
S4	zahtevni spusti po kolovozih, pešpoteh in stezah z redkimi ovirami
S5	zelo zahtevni spusti po kolovozih, pešpoteh, stezah in vlakah s pogostimi ovirami
S6	izjemno zahtevni spusti po kolovozih, pešpoteh, stezah in vlakah s stalnimi ovirami
S7	skrajno zahtevni spusti po poteh, redko kolovozih, po stezah in vlakah s stalnimi, skrajno težavnimi ovirami, ki jih ponavadi zmoremo prevoziti šele po več poizkusih in pri suhi podlagi; vožnja je na meji padca.

“Vožnja na meji padca” je seveda relativen pojem, ki sem ga določil po lastnih zmožnostih. Po teh so ture, ki sem jih vse prevozil, tudi ocenjene. Na osebni nivoju je torej primerljivost zahtevnosti zagotovljena.

Na koncu sem dodal še **skupno oceno**, ki upošteva celotno višinsko razliko in dolžino ture, število, dolžino in težavnost posameznih vzponov in spustov, nošenje, izpostavljenost in zahtevnost orientacije.

Po teh merilih ima npr. tura na Mangartsko sedlo kljub izjemni višinski razliki le skupno oceno IV, kar je pravilno, saj je v vseh drugih elementih nezahtevna.

Vmesne stopnje med ocenami sem označil s + in -, tako kot je to pri alpinistični težavnostni lestvici.

I	nezahtevna tura
II-, II, II+	manj zahtevna tura
III-, III, III+	srednje zahtevna tura
IV-, IV, IV+	zahtevna tura
v-, v, v ₊	zelo zahtevna tura
VI-, VI, VI+	izjemno zahtevna tura
VII-, VII, VII+	skrajno zahtevna tura

Skrajno zahtevnih tur ni v vodniku. Te sem prihranil za naslednje generacije. Ture, ki so ocenjene s VI ali VI- so primerne le za tiste, ki redno trenirajo, obvladajo vse veščine vožnje po zahtevnem terenu in imajo večletne tako kolesarske kot planinske izkušnje.

Ko sem pred leti obiskal Korziko, kupil kolesarski vodnik in se kar takoj "zapršir v najtežjo turo, se mi je zdelo, da je avtor nor. Nekateri odseki so bili tako težki, da mi ni bilo jasno, kako bi jih lahko zvozil. Počasi pa sem se vživel v nenavadni nivo vodnika in se navadil, da si moram vsak meter poti "krvavo" prigarati. Najtežje ture s Korzike so mi rabile za osnovo, kaj naj bi bila šesta zahtevnostna stopnja.

Morda bo na poti koga prešinila grešna misel, da se nekaterih opisanih odsekov ne da prevoziti. To je možno le, če so se razmere na terenu poslabšale. Če ni tako, potem se jih zagotovo da zvoziti kot tudi še zahtevnejše od opisanih. Pobrskati je treba malo po tujih revijah, potem pa se namesto jadikovanja raje lotiti rednega treninga, pridobivanja moči in tehnike vožnje. Kmalu se bomo čudili, kako je nemogoče postalo nekaj povsem običajnega.

Značilnosti

so kratek povzetek najpomembnejših lastnosti ture, ki so jim po potrebi dodani pomembni in koristni napotki.

Najbližji servis

je podatek, ki zagotovo ne bo odveč. Zgodi se, da šele na izhodišču ugotovimo, kaj vse je na kolesu polomljeno in kje kaj manjka. Ker ka kovosti večine servisov ne poznam, za uspešnost njihovih storitev, izbor delov na zalogi in trajnost ne jamčim.

Višinski diagram

prikazuje število, višinsko razliko in zaporedje posameznih vzponov in spustov.

V vodniku ni podatkov o pokrajinskih, kulturnih in zgodovinskih posebnostih, ki jih srečamo na poti ali ob njej. Omenjene so le tiste naravne zanimivosti, ki jih lahko vidimo med vožnjo. Kdor želi, se lahko o njih pouči v nekaterih drugih kolesarskih vodnikih, ki so tej tematiki namenili dobršen del prostora.

