

Čtení v mapě jako základ pro pohyb v terénu

Neztratit se v mapě



Obrazy moderního umění a mapy mají pro mnohé shodné rysy – jsou to barevné obrázky. Jenže zatímco k pochopení moderního umění většinou potřebujete mít vrozenou jistou dávku estetického vnímání a být naladěni na stejnou vlnu jako autor, pochopení map se lze naučit a navíc je jednoduché. A pro bika je i velkým přínosem, pokud tedy na svém kole jen neobráží světové galerie!

Orientace v terénu je pro bikera, pokud se nepohybuje stále za humny domova nebo dokonce jen po asfaltových cestách, nezbytná. A protože v neznámém terénu nevíme, co nás čeká další kilometry, přistupujeme ke studiu mapy. Podle oficiálních údajů je dnes Česko pokryto 38 424 km klasických turistických značek a také 19 000 km cyklotras. Vyznat se v mapě se tedy vyplatí.

Než se dostaneme k podrobnějšímu zkoumání, jak má cyklista v mapě číst, všimněme si jedné rarity, kterou na starých mapách, ale i na většině map současných z jiných koutů světa nenajdeme – jsou jí trasy značené čtyřmi barevnými odstíny (červená, modrá, žlutá a zelená). Jedná se o v terénu stejnou barvou provedené značení Klubu českých turistů, což je skutečně světové unikum nedoceneného významu. Více méně za něj vdčíme vlasteneckému nadšení našich předků v devatenáctém století. První turistická trasa byla vyznačena KČT již v roce 1889. Bohužel průvodce po ní najdete jedině v periodiku určeném potápěčům – leží již skoro půl století pod hladinou Štěchovické přehrady. Vedla totiž podél Vltavy, okolo legendárních Svatojánských proudů. Zajímavostí je, že systém turistického značení v České republice je zřejmě nejlepší nejen v Evropě, ale i na světě. Naše pravidla a metodiku značení převzaly dokonce některé sousední státy.

Jaká barva, takový terén?

Barevné značení tras se řídí metodikou, která vychází ze stoletých zkušeností. Po celou tuto dobu jsou základem čtyři barvy, přičemž první pochopitelně byla červená lemo-

vaná bílou (národní barvy). V mapě nám tyto barvy napoví následující:

červená – hlavní dálková trasa
modrá – regionální trasa
zelená – místní trasa
žlutá – krátká spojovací trasa

Na rozdíl od panujícího přesvědčení mnoha lidí nelze z barvy značky poznat její obtížnost a tvrzení, že červeně jsou značeny obtížnější trasy, není ničím podloženo.

Výše uvedené ale není vždy jednoznačné, neboť snahou KČT v prvé řadě je, aby se nekřížovaly stejné barvy značek a až druhořadým kritériem je, zda jde o dálkovou či jinou trasu (a dle toho příslušnou barvu). Z vlastní zkušenosti mnohých z nás je ale patrné, že někdy se barvy značek takto v terénu ne-

chovají a téměř nepochopitelně se mění i tak, že na jednom místě jsou použity i dvě totožné. Z toho vyplývá, že z turistických značek tak poznáme jen to, kudy značená cesta vede, nikoli jak bude vypadat.

Nejen hnědé čáry

K tomu nejvíce pomohou vrstevnice – hnědé čáry v mapě, někdy husté jak vrásky notorika, jindy naopak mizící na mapě hladké jak pokožka dítěte. Vrstevnice jsou čáry spojující místa se stejnou nadmořskou výškou. Pokud tedy cesta vede souběžně s vrstevnicí, pojedeme po rovině – naopak pokud jde kolmo na vrstevnice, tak přirovnání k žebříku, které se nabízí, není od věci. Jde totiž o cestu do kopce či z kopce a čím hustší je řada vrstevnic, tím prudší značí svah – toto je při plánování trasy nedobré





přehlédnout a mnohdy je lepší raději vybrat třeba i delší, ale zřejmě sjízdnější trasu. Kolik činí převýšení mezi sousedními vrstevnicemi, vyčteme ve vysvětlivkách u příslušné mapy.

Správný náměr

Mapy se rozlišují kromě toho, co znázorňují, také podle mnoha jiných věcí. Velmi důležité je měřítko. Jednoduše řečeno, čím menší číslo je dělitelem za jedničkou v měřítku, tím je mapa podrobnější, ale také tím obsáhne při stejném velkém rozměru menší území.

Pro použití na kole jsou nevhodnější měřítko 1:50 000 (velmi rozšířené v turistických edicích) nebo 1:75 000 (mnohé speciální mapy pro cykloturisty). Měřítko 1:100 000, neřku-li větší, je už pro orientaci v terénu nevhodné, slouží spíše jen k orientaci podle silnic. Naopak měřítko 1:25 000 či podrobnější jsou jednak hůře dostupná a hlavně je při jejich použití potřeba i na poměrně krátký výlet více map. V mapách 1:50 000 je pro naše potřeby dostatek podrobností, většinou na jeden výlet nepotřebujeme víc než dvě a jsou přehledné.

Ještě něco navíc

Z map lze vyčíst i další důležité informace pro plánování výletu – namátkou samozřejmě kde je jaký hrad, zámek či jiná zajímavost, kterou můžeme navštívit. Neméně důležité, pro některé dokonce mnohem důležitější, jsou třeba údaje o restauracích či ubytovacích zařízeních po cestě.

Při vyjíždce se také může hodit, pokud je v mapě vyznačeno vedení vysokého napětí – v nepřehledném terénu se dá podle něj pak dobře zorientovat a pokračovat v cestě. Podobnou funkci mohou splnit i vyznačené osamocené rostoucí stromy, studánky, samoty a jiné výrazné objekty, které nám pomohou s orientací v neznámém terénu nebo jen potvrdí správnost postupu. Pokud se chystáme do opravdu náročnějšího terénu (v Česku ho sice moc není, ale třeba v bývalém pohraničním pásmu taková místa najdete), může se hodit mít s sebou i buzolu a tou mapu zorientovat.

V pohraničním pásmu mimochodem sít cest neodpovídá té z mapy ještě více než kde jinde a ztížení orientace napomáhají i různé triky bývalých ostrožteckých hlídačů hranic – třeba nerovnoběžné průseky

a další „figle“, které měly prchajícího člena tábora dobře odvrátit nenápadně ze správné cesty na nesprávnou stranu světa.

Mapa vs. realita

Další důležitou informací o plánované trase získáme z mapy podle toho, jak je zakreslena cesta, po které se máme pohybovat. Ale pozor, ne vždy odpovídá mapa skutečnosti! Poměrně dost se dá věřit zakreslené silniční síti, pokud nebyla zrovna vystavěna nová silnice. S cestami už je to horší a obzvláště ty, co jsou značeny jen jednoduchou čarou či dokonce čarou přerušovanou, vůbec v terénu nemusíte najít. Jako topografický podklad jsou většinou využívány vojenské mapy a zřejmě ne vždy zachycují skutečný stav – ani to není možné, mnohé cesty byla rozorány, jiné naopak vznikají třeba s těžbou dřeva. Ani s mosty to vždy není v pořádku – při sjíždění řek jsme narazili na místa, kde povodeň prostě most vzala a třeba i po mnoha letech ho nevrátila ani ona, ani lidé. To se z mapy nedozvíte. Při plánování trasy tedy počítejte i s možností podobných překážek a zjistíte si na kritických místech možnost objezdu.

Někdy vás mapy překvapí i jinak – nejednou jsme s sebou měli dvě shodné mapy od stejného výrobce (a ve stejném měřítku), jen ta jedna byla novějším dotiskem. Ale silničky na té staré byly zachyceny správně tak, jak jsme je viděli ve skutečnosti, zatímco nová překvapivě zachycovala stav před přestavbou s již neexistující cestou. Ani turistické značky nemusí v terénu odpovídat tomu, co je v mapě uvedeno. Hádali jsme se loni s kamarádem u vedlejšího stolu, kdo z nás dvou čte v mapě špatně, až jsme zjistili, že v té jeho je nové značení, zatímco v mé staré. Ke správné orientaci pomůže jednak pečlivé studium informačních tabulek KČT a pak také třeba předstartovní příprava na internetu, kde se o změnách lze dovědět.

Vždy po ruce

Pokud se chceme při jízdě podle mapy orientovat, potřebujeme ji mít v první řadě s sebou – vyvstává otázka, jak ji převážet. Běžné turistické mapy jsou našťastí složené do přijatelného tvaru a uloženy v plastických pouzdrech, a tak je lze bez rizika poškození převážet třeba i v propoceném kapse dresu. Jsou tak při ruce víc, než pokud je vezeme v batohu – ona pak desátá zastávka a sundávání batohu mohou dost otrávit.

Toto částečně řeší dělba úkolů ve větší partě – jeden veze, druhý mu mapu vyndá z ba-

tohu, který zůstává na zádech a podobně. V náročnějším terénu lze vozit mapu i zasunutou pod dresem na břicho a zachycenou pod kraťasy – je po ruce bez rizika ztráty, ale v létě brání odvětrání. Nejen při MTBO – orientačních závodech se používají speciální držáky map na říditka, které lze orientovat vždy podle směru jízdy. Pro rychlou orientaci v terénu jsou skvělé, mohou však na říditkách překážet. Jednodušší formou téhož pak jsou různé úchyty map na brašnách na říditka pro cykloturisty.

V každém případě se musíme smířit s tím, že častější vytahování a rozkládání mapy se na ní projeví dřív nebo později destruktivně. Trhání map v přehybech mnozí předchází jejich podlepením čirou izolepou. Na nižší životnosti se bohužel podepisuje i fakt, že se v dnešní době mapy vyrábí většinou na běžném papíře a ne na speciálním mapovém, který je mnohem odolnější vůči zašpinění, otěru či roztržení. Tyto mapy jsou však zhruba dvakrát dražší, takže volba obvyčejnějšího papíru je logická – k čemu je vám deset let stará mapa v bezvadném stavu? Změny posledních let v ní nebudou a vy budete zírat na přehradu místo do údolí. Navíc většina lidí si koupí mapu míst, kam zavítá jen při své výpravě, dovolené, a pak už ji nebude léta potřebovat – opět tedy argument pro levnější variantu.

V každém případě je dobré se do mapy podívat dřív, než když se na vyjíždě ztratíme. Na druhou stranu Česko není divočina a ze stromu se na vás vrhne maximálně veverka a nikoli statná kočkovitá šelma. Prakticky všude najdeme dřív nebo později zpevněnou cestu, po které se dostaneme k civilizaci. Pozor – ta bývá s železnou pravidelností v údolí! Ale mezitím můžeme strávit hodně dlouhou dobu zbytečným nošením kola, což nám může otrávit nejen den, ale i vztah ke kolu. Proto mapy, hlavně v neznámém terénu, nepodceňujte. A ještě lepší je si nechat poradit od znalých nebo místních. Všechno z mapy i přes veškeré znalosti nevyčteme.

Daniel Kovářik

Foto: Rudolf Hronza, Miroslav Šup, Eda Pinkava