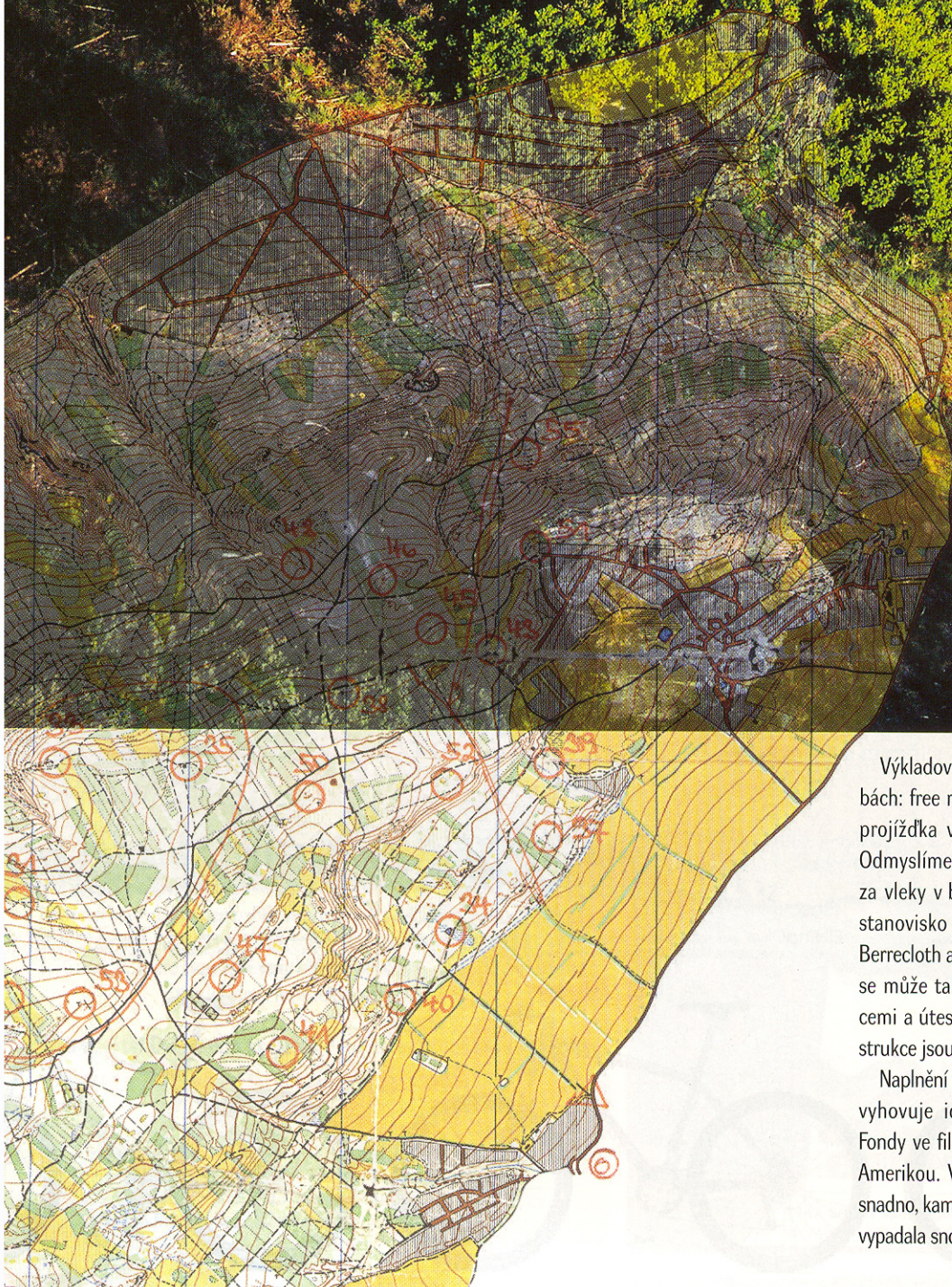


terénní putování krajinou s velmi podrobnými mapami

Freeride je podvod!



Výkladový slovník nenechá nikoho na pochybách: free ride je buďto jízda zadarmo, anebo projížďka ve smyslu volném, neomezeném. Odmyslíme-li si jízlivou poznámku o placení za vleky v bikeparcích, zbude nám zaujmou stanovisko k volnosti jízdy, jakou předvádějí Berrecloth a spol. Kolik z nás méně obdařených se může takto volně prohánět nad konstrukcemi a útesy? (A zase: copak zbudované konstrukce jsou nějaký free ride?)

Naplnění významu volné jízdy tak stále nejlépe vyhovuje idylka Dennise Hoppera a Petera Fondy ve filmu o motorkovém putování napříč Amerikou. Volné silnice, plná nádrží a jede se snadno, kam srdce ráčí. To je free ride. Jak by tedy vypadala snová vize bikové Bezstarostné jízdy?



Šok! Že dobrá káva přináší nejednu zajímavou myšlenku, víme již dlouho. Uvědomit si, jak dlouho nás marketinkoví specialisté vodi za nos, ale zabořelo nově a pořádně. Všichni stále skloňují slovíčko freeride odpředu dozadu. Bez jakéhokoliv negativního zabarvení směrem k báječným jezdům na létajících strojích si však musíme přiznat, že jsme těmito odborníky na větší prodeje byli okradeni.

Základním požadavkem jistě je prostá volnost pohybu krajinou. A hned tuto premisu nespĺňuje značkový systém KČT – vede si vás jako pejska na špagátu – kdo by se odvážil vzít na rozcestí neocejenou stezku či pustit se sjízdným svahem nebo loukou? Plus: dobře víme, jak podivně je leckdy vykládána možnost vstupu na stezky s turistickým značením, jejich alespoň částečná eliminace z bikerského zřetelby by tedy v leccem pomohla. A tak hledáme alternativy – GPS, jeho možností podlehnuvší Naviion... My jsme si jednoho dne řekli: dobrá, je doba endurová, kola máme jako traktory či spíše schopnější jeepy, zkusme tedy rezignovat na značenou síť i na ne u každého důvěru budící

elektronické přístroje na říditkách, jsou tu přece podrobné mapy!

Svět MTBO

MTBO, orientační závody na terénních kolech, propojují navigační schopnosti s pilotními. Odehrávají se na malém prostoru, který je velmi podrobně zanesen do mapy. Z této planety si vypůjčíme jen samotné mapy a zkusíme – třeba i bláhově –, co mohou poskytnout jezdcům hodlajícím procestovat klidně i menší výseč terénu, zato s důrazem na bikový prožitek, nikoliv kilometrůž.

Mapy pro cyklistické orientační závody mají zcela jiný systém zakreslování terénu. Nejde jen o symboliku orientačních bodů a předmětů,

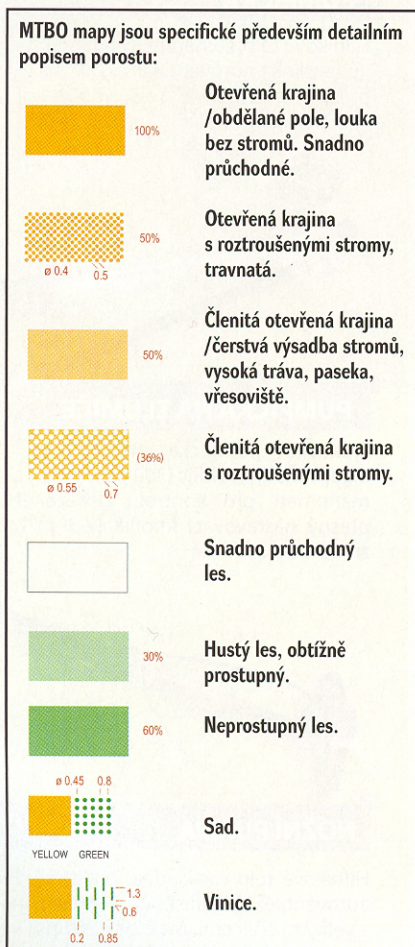
ale především o barvy podkladu, tedy větších ploch. Zatímco třeba bílá značí v klasické turistické mapě louku, zde běží o průchodný les. Lesy a porosty jsou vůbec rozlišovány na několik typů – čemuž odpovídá i různé značení – pro informaci o možnostech prostupnosti. Vedle toho pak přibude širší paleta již vzpomínané symboliky předmětů: balvan, vývrat, strom, může se objevit i jáma, posed, krmelec, studna a další. Tomuto značení je třeba přivyknout, aby v něm šedé buňky mozkové dokázaly číst realitu stejně věrně a bystře, jako u zažitých turistických map.

Nezbytností pro použití MTBO map je pak tzv. mapník – stojánek na mapu umístěný na řídkách. Mapa je a musí být stále na očích, protože korekce trasy v terénu jsou proti mapám menšího rozlišení prakticky neustálé. V podstatě tak vezete papírovou verzi nahrané GPS trasy.

Samotné mapy lze získat jednak od účastníků MTBO klání, anebo stažením z internetu po zaplacení poplatku správci daného mapového úseku. Většinu potřebných informací naleznete na serveru MTBO.cz.

Červená hlína jinou optikou

Jsmo děti tohoto věku se štěstím. Kolegyně z redakce Cykloturistiky přinesla



GPS je pro ty, kteří neumějí číst mapu

S Alešem Linhartem, odborným redaktorem vydavatelství SHOCart a dlouholetým reprezentantem ČR v MTBO, jsme si povídali nejen o navigaci v terénu.

Mají podle vašeho soudu MTBO mapy nějaké využití při běžném bikování?

„Řekl bych, že se rozhodně nehodí pro výlety a delší výjíždky. Spíše by mělo být cílem mít dobrou mapu 1:50 000 s co nejlépe zakreslenou cestní sítí.“

Měřítko 1:50 000 či 1:60 000 tedy stačí pro běžnou jízdu i neznačeným terénem?

„Určitě. Jde spíše o schopnost umět mapu číst. Z vlastní i cizích zkušeností mohu potvrdit, že naše nové cyklomapy 1:60 000 jsou spolehlivými průvodci neznámým terénem. GPS je podle mě v našich podmínkách k ničemu. Zdržuje víc, než pomůže, spotřebovává baterky a data do GPS budou vždy o krok pozadu za tištěnými mapami. Je to logické, protože prodejci map do GPS nakupují data u kartografických firem, musí je zpracovat a dostat k zákazníkovi. V každé mapě sice naleznete chyby a nepřesnosti, my se jen snažíme, aby jich bylo co nejméně, a myslím, že s tím nám to daří. Na mapovém díle neustále pracuje tým kartografů a zpracovává podklady z různých zdrojů a terénu (podněty od místních bikerů nejsou výjimkou). Toto prodejci map do GPS nedělají. V loňském roce jsme například provedli rozsáhlé mapování sjízdnosti cest pro cyklisty na území celé ČR. Výsledek naleznete v cyklomapách třetí generace, kde jsou zakresleny povrchy značených cyklotras, turistických značek a také jiných neznačených cest.“

Ve spolupráci s vydavatelstvím MCU vznikly mapy 1:25 000. Proč nenabízí SHOCart sám tento typ map?

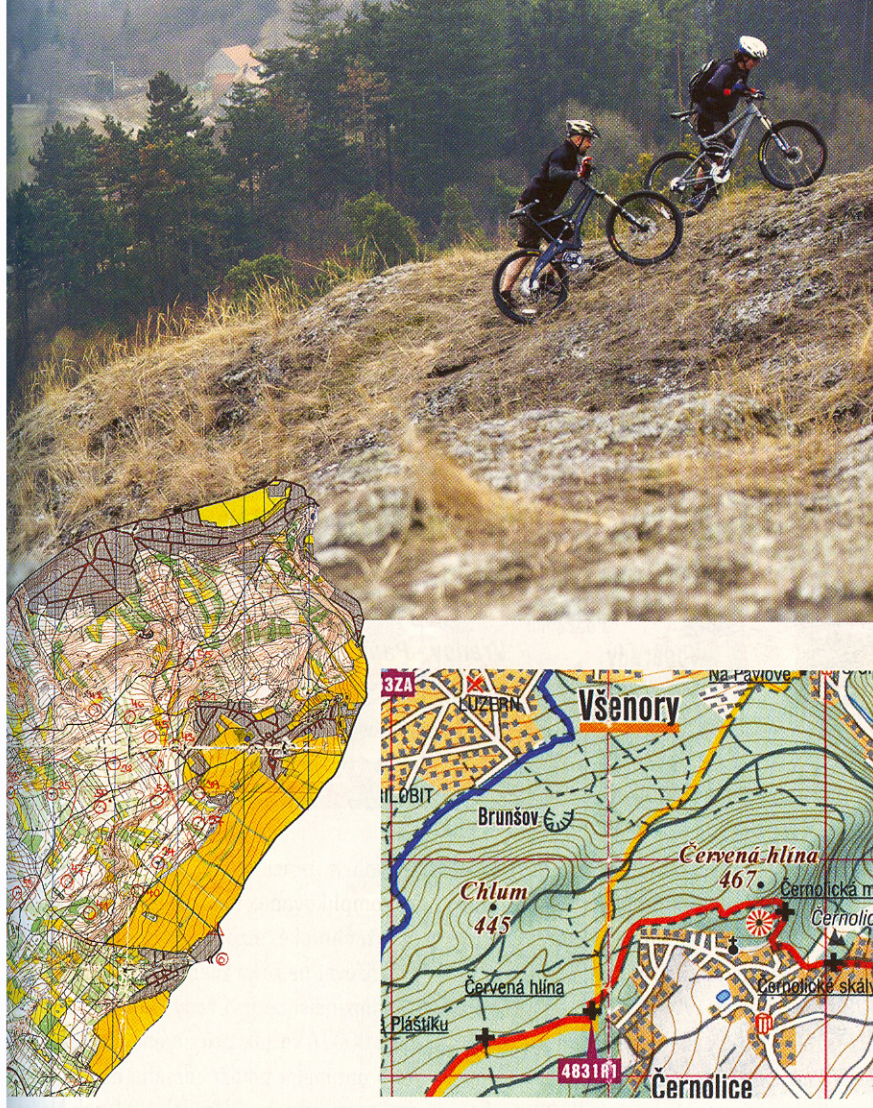
„Já to vidím tak, že je lépe se orientovat na aktualizaci a zkvalitňování celého území ČR 1:50 000 než plýtvat kapacitami na ostrůvky map 1:25 000, které mají opodstatnění jen v některých turisticky přečpaných lokalitách (Moravský Kras, Český ráj apod.), a to zejména pro pěší turisty. Uvědomte si, že při zachování formátu je území zpracované v měřítku 1:25 000 čtvrtinová plocha v reálu oproti zobrazení 1:50 000. Tak malé území musíte vydat v minimálním nákladu a ten vyprodat, znovu aktualizovat atd. Odpovězte si sami na otázku, zda je lépe vydávat častěji aktuální mapu 1:50 000, nebo vydat 1:25 000 a pět let čekat na rozebrání nákladu a následnou reedici. A to myslím z hlediska uživatele!“

Jedním z důvodů, proč hledat jistou navigaci v cizím terénu, jsou občasná zázkazy, vyčleňující cyklisty ze značeného systému KČT.

„Pokud vím, tak KČT jako zájmová organizace žádné zázkazy svévolně neumísťuje a ani nemůže. Zákaz jízdy na kole po určité cestě se řídí zákony a ty musejí dodržovat jak bikeři, tak majitelé lesů, ochranáři nebo KČT.“

Kam se bude ubírat navigace pro bikery v budoucnosti?

„GPS je moderní, ale domnívám se, že má význam jen při vzájemné výměně tras (internet a následném znovuprojetí někým jiným. Až opadne moderní vlna, bikeři se stejně zase vrátí k tomu, že budou jezdit buďto po známých trasách anebo budou využívat klasické mapy. Je celkem jedno, zda si je koupí v tištěné podobě v knihkupectví, nebo vytisknou doma z internetu. Valná většina uživatelů bude stále jezdit po značených trasách (cyklotrasy, turistické značení, značené MTB maratony, místní značení apod.), protože věnovat se navigaci odvádí většinu bikerů od toho, proč na kolo vyrazili – kochání se okolím či samotnou jízdu. Bez ohledu na to, že obrovský podíl bikerů prostě číst mapu neumí a ani umět nechce. Tady jsem zapomněl ještě na jednu možnost jízdy s průvodcem. Jenže s průvodcem nikdy nejste na kole sám...“

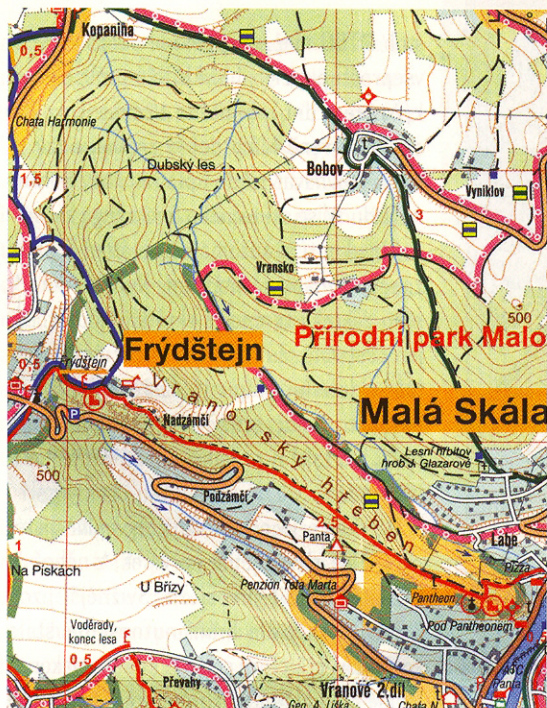


stoh MTBO map, chápeme se obožlivých, všeprostopujících bicyklů a v prospektově kýčovitém dni míříme do Všenor. Lokalitu okolo Červené hlíny dobře známe, a tak je s čím srovnávat a kde uplatnit nový pohled na jízdu. Mise skutečného freeridingu začíná.

Přivyknutí a automatizace čtení z jinak značené mapy je stěžejní. Využití detailního zákresu terénu je zkrátka v počátcích jen částečné. Záhy se také ukazuje, že pro takto detailní mapu je častá aktualizace nutností. Nejde totiž jen o postupné čtení trasy, ale také o zorientování se v momentu poblouzení.

Do kopce je orientace překvapivě jistá, přesně se navigujeme na vršek, z něhož si hodláme zkusit prvosjezd. Svižnější jízdě z dobyté kóty ale brání nutnost neustále kontrolovat, kteráže cesta je která, a nakonec stejně bloudíme. Opakování procesu vlastně potvrzuje první zkušenost: cesta vzhůru

Grafický návrh vojenské kamufláže? Omyl, to jen zákres MTBO mapy ctí zcela jiné barevné rozlišení porostu, stejně jako se od turistických map liší v nejednom detailu. Znázorněná oblast brdského hřebene mezi Černolicemi a Všenory pak v porovnání s podrobným popisem MTBO plánu připomíná na turistické mapě 1: 50 000 jednoduchostí kartografická díla raného novověku.



Sjezd od rozhledny Kopanina přes Frýdštejn až do Malé Skály je bikerským Eldorádem. Odlišnosti v zakreslení úseku na mapě 1:25 000 a 1:50 000 jsou zřetelné, dvakrát větší detailnost je však bláhové očekávat.

náročným terénem je dobře sledovatelná, jakmile se však stromy začnou míhat rychle kolem, je nutno buďto přibrzdit, aby bylo možno jistě číst mapu, anebo následují další zmatky a chyby v navigaci.

I tak je ale den s MTBO mapou a způsobem orientace v lese vítaným zpestřením. S klidným svědomím a s chutí bychom hlasovali pro kratší výlet terénem do určité, takovouto mapou popsané lokality, a zde si zkusili zajezdit křížem krážem. Připojení mnohem častějšího čtení mapy – vlastně decentní vykradení MTBO principů – obohatí jízdu o nový prvek a k tomu jsme (leckdy dokonce i díky mapě!) objevili leccos nového.

Otevřená mapa 1:50 000 se následně jeví chudoučká na informace, nicméně na pěšiny bohatý terén, jako třeba ten nad Všenory, zabírá plynulě jízdě – nutnost neustále číst mapu na řídkých je úmorná. Zde jsou turistické značky jednoznačně výhodnější. Na druhou stranu – nejedeme přece závod, ale projíždku. Jako velice přijatelné se jeví využití MTBO mapy do kopce s následným rámcovým nasměrováním pro sjezd a (v případě aktuální verze mapy) eventuálním určením pozice po poblouzení či pod kopcem podle podrobného značení předmětů.

První vlašťovky čili 1:25 000 vs. 1:50 000

Do rukou se nám dostala i další alternativa navigace v krajině, se snad ještě vlhkou tiskařskou barvou: mapy v měřítku 1:25 000. Narazili jsme na edici turistických map nakladatelství Rosy s mapovým dílem ČUZK, která

obsahuje několik vybraných populárních lokalit, a potom je tu informační systém pro jižní Čechy s miniserií map od vydavatelství MCU, stojící na mapových podkladech SHOCartu.

Porovnávání výseků, jako třeba projedněného Českého ráje anebo map SHOCart Šumavy a Pošumaví 1:50 000 s podrobnějším měřítkem 1:25 000, ukazuje lepší možnosti četby například charakteru cest a stezek: dvojnásobné měřítko – především u map vydavatelství Rosy – přece jen napoví více, zda-li se jedná o pěšinku či menší nezpevněnou cestu, leč která stezka se objeví jen ve verzi 1:25 000. Pokud však hodláte obsáhnout veliký kus krajiny, můžete z mapy vyjet a zatím rozhodně není pokryta celá republika. Nenechte se také mýlit a nečekejte dvojnásobnou podrobnost zákrasu. Jako doplněk ke kolekci 1:50 000 jsou však tyto detailnější produkty každopádně vítané a mají v rukávu esa, kterými tradiční parametr přebijí. Určitě doporučujeme věnovat jim pozornost. Jen nezbytné, lehké upozornění – jejich využití se musí krýt s regulami té které oblasti. A v některých není vstup na jiné než značené stezky dovolen.

Volnost s mravenčí, veverčí, nebo aviatickou perspektivou?

Již z logiky věci vyplývá, že čím menší měřítko mapy, tím větší věrnost realitě, na druhou stranu jde o to, najít míru použitelnosti a neutopit se v podrobnostech. MTBO mapy jsou hodně specifické jak počátečními nároky na čtení, tak především

způsobem práce s nimi. Dynamičtější jízda je komplikovaná, využití se nabízí hlavně pro technické jezdce, hodlající detailně prokřžovat ne zcela známou oblast.

Přínosnější se jeví řady turistických map 1:25 000. A to jak pro známé značení, tak i pro optimální poměr rozsahu oblasti a podrobnosti zákrasu. „Mezilokalita“ pak hladce doplní edice 1:50 000 anebo 1:60 000 – ani pětadvacítky totiž nejsou vydávány komplexně.

Tahle mise za hledáním nových obzorů v navigaci tedy nekončí kdovíjakým úspěsem. I takové může být poznání. Koneckonců je tu ještě internet se spoustou stránek klubů a nadšenců, kteří prezentují okruhy a trasy ve své domovině. A kolikrát organizují i vyjíždky, na něž nemá přístup jen elitní společnost. Poradit s trasami jistě neodmítne ani bike-shop fungující ve vybrané destinaci.

...a neuniká tu něco?

Captain America Wyatt a Billy sice na svých chopperech vrčeli po asfaltu s cílem zúčastnit se karnevalového Mardi Gras v New Orleans, jejich bezstarostná jízda ale neměla žádný extra itinerář a harmonogram. A tady jako bychom my s neustálou snahou po přesné navigaci něco ztraceli. Má přece cosi do sebe, vydat se pěšinou s jen přibližným směrem v naději, že se za houštím skrývá pohádkový singletrack. A že skončí po kilometru slepě u polorozpadlého mlýna? Není tohle free ride?

Tomáš Taich

Foto: Robyn Trnka, Miroslav Rygl