

CHLAPÍ, DĚKUJEM

TEXT: TOM ŘEPÍK
FOTO: SKIINDEX.COM



» S CITEM POLOŽÍME SVÉ BĚŽKY SKLUZNICEMI NA SNÍH. RUTINNÍM POHYBEM SI OVĚŘÍME, ZDA PODRÁŽKY BOT JSOU ČISTÉ, ZAKLIKNEME DO VÁZÁNÍ A NASTOUPÍME DO STOPY. POUTKA HOLÍ SI ČASTO NAVLÉKÁME A DOPÍNÁME UŽ ZA POHYBU, SPĚCHAJÍC VSTRÍČ PRVNÍMU KILOMETRU NAŠÍ DENNÍ DÁVKY. MÁLOKDO Z NÁS BY DOKÁZAL ODHADNOUT, KOLIKRÁT JSME UŽ TAKTO VYJÍZDĚLI. STOKRÁT, TISÍCKRÁT? MNOZÍ JISTĚ I VÍCEKRÁT. OBVYKLE POVAŽUJEME FAKT, ŽE MÁME K DISPOZICI VYJETOU STOPU ČI UTAŽENÝ POVRCH ZA SAMOZŘEJMOST, O KTERÉ PŘÍLIŠ NEPŘEMÝŠLÍME. DOKONALE VYKROJENÉ STOPY ANI ONEN KÝŽENÝ MANŠESTR ALE NEVZNIKNOU PŘES NOC SAMY OD SEBE. «

Dopředu říkám, že nejsem žádný rolbař. Velkou rolbu jsem nikdy neřídil, párkrát jsem jen seděl v kabině, a ani mé kilometry najeté na sněžném skútru nestojí příliš za řeč. Ale jako snad každý běžkař, zatraceně snadno a rychle poznám dobře upravenou trať. A jako z rukávu můžu sypat vzpomínky na dny, kdy mi připadalo, že stopy mohly být protaženy lépe; a na ještě jiné dny, kdy jsem byl úrovní úpravy doslova zklamán.

Když ono je to tak snadné: tak jako se od obrazovky lehce řídí fotbalový národák či z hospodské židle celá vláda, ne nepodobně jasno má hned každý běžkař, když předjímá, proč neudělal rolbaři věci tak, jak by podle jeho názoru měli.

Jakkoli je má vlastní praxe zpoza půlvolanu rolby nulová, měl jsem možnost v průběhu let mluvit s řadou rolbařů upravujících běžecké stopy i sjezdovky skiresortů našich hor, stejně jako s některými jejich americkými a kanadskými kolegy. Současně se mi dostává čerstvých zkušeností amatérského designéra a údržbáře traťí i stop v nově založeném příměstském areálu v Krušných horách.

POKAŽDÉ JINÁ VÝZVA

Je jasné, že rolbaři čelí téměř nekonečné řadě potenciálních nesház: příliš málo sněhu, příliš hodně sněhu, ledovka jak zrcadlo, tu tající a tu hned zmrzlé přechody slunce a stínu, hlína, klubající se tráva či

listí, zjara často zurčící potůček či nevábná bažina, na pár dní starém sněhu spousta modřínového jehličí. Někteří rolbaři jsou sami letitými běžci - po takových jet ve stopě bývá jedna radost. Jiní jsou nelyžujícími šoféry mašiny, mnohdy zaměstnanými na úplně jiné, třeba údržbářské pozici. Někteří tací si neuvědomí, že do prudké „myšky“, kterou stopovačem vyfrézují, když se na poslední chvíli snaží vyhnout větvím stromu, se dlouhé běžky nemají šanci vejít. Jsou určitě i ti, kteří to vědí - ale je jim to fuk. Avšak nezávisle na přírodních podmínkách, nezávisle na praktickém umu a zkušenostech rolbařů a nezávisle na úrovni techniky, kterou mají k dispozici; stále ještě výsledek toho, co běžkař vidí pod sebou, často určují



či ovlivňují finance, byrokracie, a ano - v některých případech i lidská lhostejnost.

Začneme však sněhem - a že začínáme po čertech komplikovanou záležitostí! Jeho kvalita je závislá na spoustě faktorů - mimo jiné na míře vlhkosti, na teplotě vzduchu i země, dokonce i na geografické poloze. Čím je sníh vlhčí, tím snáze se lepí a lze z něj vytvořit žádoucí pevný podklad. Pokud ale bude vlhkosti přespříliš, ze sněhu se stane kašovitá břečka, z níž se neodrazí žádná lyže. Naopak přemrzlý suchý prašan se hned za rolbou se stopovačem může začít rozspínat na jen trochu jinak přečechranou mouku. Z takového sněhu vytvořit pevný podklad může znamenat do úmoru opakované ujíždění, zas a znovu, s málo jistým výsledkem.

HODNĚ SNĚHU

Hluboký sníh obecně, nezávisle na jeho kvalitě, si bude vyžadovat nadměrné úsilí, aby mohl být stlačen do pevného, lyžovatelného povrchu. Po vydatném sněžení může i na našich horách zůstat čas od času čerstvá půlmetrová nadílka. Na upravení takové je téměř nutností velká rolba s frézou. Rolba, pohybující se na housenkovém pásu, je sama o sobě velmi těžká - její hmotnost stlačí sníh do tenké, tvrdé vrstvy. Fréza sněh prokrájí a zbaví vzduchu - a pomůže z něj vyrobit ještě hustší a pevnější podložku.

Běžkašské provozy nevlastníci velkou rolbu jsou v případě jednorázové hluboké nadílky ve velké nevýhodě. Snažit se projet půlmetr hlubokým sněhem na skútru se zapřaženým těžkým stopovačem pravděpodobně skončí zapadnutím nebo i převrácením

stoje v místě nějaké skryté nerovnosti anebo vysoké návěje. Napadne-li náraz hodně sněhu, skútr nejspíš bude muset nejdříve projet a přepéčovat sníh po celé délce tratí předtím, než se pustí do krájení stop či česání bruslicího koberce. V závislosti na šířce tratí to pak může znamenat projet kompletní délku upravovaných tras čtyřikrát anebo i vícekrát, než se dosáhne alespoň trochu přijatelného výsledku. Což samozřejmě stojí korespondující množství času, úsilí i peněz.

MÁLO SNĚHU

Opakem předešlého je nedostatek sněhu. Zde, pokud běžecský areál není vybaven luxusem umělého zasnežování (v Česku jen Nové Město na Moravě, Mísečky a Vesec), neexistuje nic, co by rolbaři mohli dělat. Co by však s každou trochou nově napadaného sněhu dělat měli, je ujíždět, ujíždět a ujíždět. Stlačovat sníh při každé příležitosti. Hlavní snahou je zde co nejdříve dosáhnout v optimálním případě souvislé pevné vrstvy ledu, který bude tvořit excelentní podklad pro vlastní lyžovatelný sníh a přežije i sebedivočejší krátkodobé teplotní výkyvy, včetně deště. Na jaře si často můžete všimnout, že na místě pravidelně technikou projížděných tratí zůstávají souvislé bílé pásy pomalu odtávající ledovky ještě dlouho potom, co veškerý sníh v okolí už dávno zmizel. Dalším důvodem k častému a frekventovanému přechování sněhu je snaha urychlit promrznutí země. Teplá, nedostatečně promrzlá půda sebepečlivěji vypreparované stopy dlouho nepoddrží.

LED

Dalším neméně závažným oříškem, zejména pro malé, na skútry odkázané provozy, je ledovka. Neznám příliš běžkařů, kteří by si libovali ve dvou skleněných korýtkách nebo na jednom velkém, souvislém kluzišti bruslicí tratě. Pokoušet se bez adekvátní techniky upravit takto nejdřív deštěm či sluncem, a poté náhlým mrazem zdecimovaný povrch je obvykle plýtváním časem, úsilím, nervy i prostředky. Zledovatělé tratě zkrátka nemohou být vygumovány z povrchu a znovu projety bez toho, aniž by technika starou ledovou stopu i s částí jejího podkladu nejdříve nerozsekala na drobnou hmotu. Pro velkou rolbu s frézou toto není problém, pro typický skútr se závěsným stopovačem naopak problém značný



(jakkoli se na trhu i pro ně objevují pokusy o nejrůznější rozrývací přídavná příslušenství).

Nezávisle na schopnosti techniky podrtit starou zledovatělou trať, vypreparovat v takovéto ledové tříšti stopy anebo úhledný manšestr je dalším přetěžkým úkolem. Stopovač tvar stop do sněhu sice vytlačí, avšak pokud to nebylo provedeno pod maximálním možným přitlakem či zátěží (mnohdy nedostačujícími), takové stopy prakticky nic nevydrží. Nasekaná drť při sobě zkrátka nedrží - a pokud se v tomto materiálu vykrojená stopa nezačne rozpadávat po chvíli sama od sebe, pod prvními páry běžek zcela určitě.

FREKVENCE ÚPRAVY

Zdaleka nejdůležitějším faktorem ovlivňujícím stav tratí je frekvence úpravy. Což je věc, která vždy bude úzce spjata s ekonomickými zdroji resortu. Velké komerční běžecké areály v severní Americe protahují desítky kilometrů svých tratí každý den - za oceánem je však běžecké lyžování placené, běžkařský denní skipas stojí mezi deseti až třiceti dolary, v závislosti na velikosti resortu. Mimochodem, samotné toto vstupné na trať nezajistí ani jednomu severoamerickému centru, o němž bych věděl, profitabilitu provozu (případnou ziskovost jim obvykle produkuje a běžkařskou složku prakticky dotují jiné aktivity, nejčastěji pohostinské a ubytovací, případně provoz sjezdařských vleků).

Avšak spousta tamních veřejných anebo klubových tratí bývá projížďena tak, jako většina našich českých tras (zde je na místě veškerá čest výjimkám!) - tedy jedenkrát týdně, obvykle bezprostředně před víkendovým provozem. Nasněží-li třeba v pondělí, na mnoha tuzemských běžeckých trasách tento pondělní sníh vydrží až do pátečního podvečera - tedy poštěstí-li se a bude-li se na víkend protahovat. A neprošlapou-li si stopy do té doby po svých nedočkaví lyžaři, samozřejmě.

ZÁSADY ÚPRAVY

Téma úpravy běžeckých tratí je natolik košaté, že by vydalo ne na jeden článek, ale dost možná na prostor většiny stran tohoto časopisu. Ale nebojte. Uskromníme se na následujících několik všeobecně platných postřehů, které, věřím, neškodí zmínit:

Úprava běžeckých tratí je cokoli, jen ne levnou záležitostí. Úprava rolbou stojí okolo 200 korun na kilometr, skútreem zhruba 80 Kč/km.

Vykrojit v terénu úhledné stopy vyžaduje pořádnou váhu stroje, pomalou rychlost jízdy a velký um, předvidavost a nejlépe i moře praktických lyžařských zkušeností šoféra - které se zúročí zejména v úpravě sjezdů, zatáček a napojování stop.

V případě vyšší vrstvy hlubokého sněhu dokonce i těžká rolba potřebuje nejprve stlačit sníh jízdu nanečisto předtím, než do něj vykreslí onu bezchybnou nádheru, jež známe z prospektů.

Finální manšestr pro bruslení by se nikdy neměl pokládat na nedostatečně stlačený podklad - jinak přes noc vymrzne i s kyprou vrstvou sněhu pod ním, a bruslícím lyžařům se druhý den budou bořit když ne jejich běžky, tak rozhodně hole - což jim zřejmě naprosto zkazí požitek z jízdy.

Je třeba myslet i na upěchování dostatečně širokého prostoru pro zapichování holí. Stopy pro klasiku by se měly frézovat alespoň 60 cm od upravovaného okraje - čímž se běžci usnadní rychlý výstup ze stopy v případě potřeby předjet anebo se vyhnout protijedoucímu lyžaři.

Umělé zasněžování je natolik nákladnou záležitostí, že jej na běžných rekreačních tratích zřejmě nikdy nezaznamenanáme. Používají jej pouze pořadatelé těch nejvyšších soutěží typu Světového poháru, jimž jejich náklady pokryjí sponzorské peníze z rozpočtu akce.

Na podzim před prvním sněhem je nutno všechny tratě projít, proklestit od přesahujících větví,

vysokého plevele, zbavit klacků a kamení, případně i zasypat nerovnosti typu vyjetých hlubokých kolejí od aut a traktorů.

Jakousi nadstavbou v předsezónní přípravě tratí je zasypání obnažených kořenů stromů hlinou, či lépe pilinami nebo hoblinami - jelikož kořeny vyzařují teplo, které by narušovalo pevnost a celistvost podkladu.

Nejlepší dobou na úpravu běžeckých tratí (v případě klidného počasí) je pozdní večer - trať vydrží v netknutém stavu až do rána, do kdy také mají nejlepší šanci vymrznout - pak si můžeme vychutnat onu báječnou, držící, pevnou stopu, nad kterou není.

Pirátsky vjet přes vydaný zákaz do večerní, čerstvě upravené stopy, je sobeckou bezohledností, pravověrného běžkaře nedůstojnou.

Při stálém sněžení a/ nebo silnějším větru se stopy upravují až ráno, a pak podle potřeby i v průběhu dne.

Při silné sněhové vánici, stejně jako při silném dešti, je nápad vyjíždět technikou na trať mrháním časem i palivem.



Jakékoli zatáčky se u stop na klasiku musí vyjíždět s co největším možným rádiusem - kvůli komfortu běžkařovy jízdy. Ostrou zatáčkou v sebeluxusně vykrojené stopě lyže neprojde, bude muset ze stopy ven a odšlápnout si.

V prudkých sjezdech a stoupáních se u roleb i skútrů stopovač zvedá a strmý úsek se projíždí bez klasických stop. Na vrcholku kopce anebo na konci sjezdu se stopy opět napojí.

Zdravý rozum předpokládá, že úprava tratí by se neměla provádět na nějaké předem určené pravidelné bázi, nýbrž vždy, když je potřeba.

DÍKY!

Za dekády vlastního běžkaření, naslouchání zkušeným provozovatelům skiareálů i sběrem cenných zkušeností v areálu vlastním vím, že úprava běžeckých tratí není tak snadná a jednoduchá, jak na první pohled vypadá. I nadále umím rychle zkritizovat špatně upravené stopy, tak jako mi to šlo kdykoli předtím, a tak jako to jde zřejmě každému z nás. Přesto mi všechno výše napsané pomáhá lépe vnímat a vždy ocenit mnohdy málo viditelné úsilí lidí, kteří, zatímco já si spím v teplé posteli, oni jsou často tam někde venku ve tmě a nečase jen proto, abychom já a mě podobní měli ráno do čeho nastoupit, na nic nečekat a poutka holí si navléknout a dopnout už za pohybu, vstříc svému prvnímu kilometru nového dne.

