

Ocenjevanje težavnosti tur po DAV

Ture se ocenjujejo s kompleksno oceno objektivne značilnosti trase S0 – S5, kondicijsko zahtevnostjo K0 – K5 in tehnično zahtevnostjo najtežjega odseka G0 – G5.

Ocena objektivne značilnosti trase		
S 0	Ustroj poti Ovire Vzpon/Spust Ovinki Povzetek	Trdna podlaga z dobrim oprijemom. Brez ovir. Do ca. 10 % naklona vzpon / do ca. 20 % naklona spust. Blagi. Posebno vozniško tehnično znanje ni potrebno.
S 1	Ustroj poti Ovire Vzpon/Spust Ovinki Povzetek	Možna zrahljana podlaga, majhne korenine in kamni. Male ovire, vodni jarki, poškodbe zaradi erozije. Do ca. 15 % naklona vzpon / do ca. 30 % naklona spust. Ostri. Potrebno je vozniško tehnično znanje, ovire je mogoče prevoziti.
S 2	Ustroj poti Ovire Vzpon/Spust Ovinki Povzetek	Podlaga v glavnem ni utrjena, velike korenine in kamni. Nižje stopnice (dropi) do osne višine. Do ca. 20 % naklona vzpon / do ca. 60 % naklona spust. Blagi ovinki. Potrebno je napredno vozniško tehnično znanje.
S 3	Ustroj poti Ovire Vzpon/Spust) Ovinki Povzetek	Kamniti bloki, mnogo velikih korenin / skal, spolzka podlaga. Višje stopnice (dropi), visoke od osne višine do velikosti obroča. Do ca. 30 % naklona vzpon / do ca. 70 % naklona spust. Ostri ovinki. Potrebno je odlično obvladovanje kolesa.
S 4	Ustroj poti Ovire Vzpon/Spust Ovinki Povzetek	Mnogo kamnitih blokov, mnogo velikih korenin / skal, spolzka podlaga, zrahljani grušč. Strme klančine, malo prevoznih podestov (dropov). Deloma > 30 % vzpon / na več odsekih >70% naklona spust. Ostri ovinki. Potrebno je nadpovprečno obvladovanje kolesa ("trial" tehnika), kot npr. prestavljanje zadnjega kolesa v serpentinah.
S 5	Ustroj poti Ovire Vzpon/Spust Ovinki Povzetek	Mnogo kamnitih dropov s protibloki, spolzka podlaga, zrahljani grušč - pot ima značilnosti gorske steze. Strme klančine, komaj povezano prevozni podesti (dropi). Deloma > 30 % vzpona / pogosti odseki z > 70 % naklona spust. Ostri ovinki z ovirami. Potrebno je nadpovprečno obvladovanje kolesa ("trial" tehnika), prestavljanje prednjega in zadnjega kolesa je le omejeno možno.

Kondicijska zahtevnost		
K 0	Skupni višinski metri Naklon Trajanje strmih delov Dolžina ture Povzetek	Do 400 višinskih metrov. Lahki vzponi na trdni podlagi < 10 %. Kratko. Do 20 km. Ni posebnih kondicijskih zahtev.
K 1	Skupni višinski metri Naklon Trajanje strmih delov Dolžina ture Povzetek	Do 1000 višinskih metrov. Blagi do zmerno strmi vzponi na trdni in zmerno zrahljani podlagi < 15 %. Možne so daljši strmi odseki. Do 35 km. Potrebna je sprejemljiva osnovna kondicija.
K 2	Skupni višinski metri Naklon Trajanje strmih delov Dolžina ture Povzetek	Do 1500 višinskih metrov. Zmerni do strmi vzponi tudi na zrahljani podlagi < 20 %. Možne so daljši strmi odseki. Do 50 km. Potrebna je dobra osnovna kondicija.
K 3	Skupni višinski metri Naklon Trajanje strmih delov Dolžina ture Povzetek	Do 2000 višinskih metrov. Zmerni do strmi vzponi tudi na zrahljani ali težko prevozni podlagi, kratki zelo strmi odseki < 25 %. Možne so daljši strmi odseki. Do 60 km. Potrebna je dobra osnovna kondicija.
K 4	Skupni višinski metri Naklon Trajanje strmih delov Dolžina ture Povzetek	Do 3000 višinskih metrov. Strmi vzponi tudi na zrahljani podlagi, mnogo kratkih strmih in zelo strmih pasaž, posamični izredno strmi odseki > 25 %. Možne so dolgi strmi odseki. Do 90 km. Potrebna je odlična kondicijska pripravljenost.
K 5	Skupni višinski metri Naklon Trajanje strmih delov Dolžina ture Povzetek	> 3000 višinskih metrov. Strmi vzponi tudi na zrahljani podlagi, mnogo kratkih strmih in zelo strmih odsekov, posamični izredno strmi odseki > 25 %. Dolgi strmi vzponi tudi na težki podlagi, mnogo kratkih strmih in zelo strmih odsekov, posamezni izredno strmi odseki. > 90 km. Primerna samo za kolesarje z najboljšo kondicijsko pripravljenostjo.

Prvi primer:

Kako uvrstiti turo, ki je po lestvici "Kondicijska zahtevnost" po razdalji K3, po višinski razliki pa K1? V tem primeru jo bi bilo primerno uvrstiti pod K2.

Drugi primer:

Pri oceni ture K3 glede razdalje in K2 glede višinske razlike je treba bolj konkretno upoštevati Naklon in se tako odločiti za oceno ture K3 ali K2.

Tehnična zahtevnost najtežjega odseka (TZNO)	
Ocena tveganja za padce. Pri ocenjevanju TZNO so izključena srečanja z drugimi udeleženci v prometu in faktor hitrosti!	
G 0	Na osnovi terena in ustroja poti obstaja le majhno tveganje za padec.
G 1	Zaradi značilnosti terena in ustroja poti (skale, grušč, štori, potoki) možni padci s poškodbami.
G 2	Napake v vožnji pomenijo padec. Možno je kontrolirano ustavljanje na začetku vozne situacije, morebiti tudi med vozno situacijo samo.
G 3	Napake v vožnji pomenijo veliko nevarnost padca, možni so tudi padci z večjih višin. Možno je kontrolirano ustavljanje na začetku vozne situacije, med vozno situacijo samo pa zelo težko.
G 4	Napake v vožnji pomenijo padce preko sten ali ekstremno strmih pobočij. Kontrolirano ustavljanje na začetku vozne situacije je zelo težko, med samo vozno situacijo pa ni več možno. Obstaja nevarnost najtežjih poškodb vse do življenske nevarnosti.
G 5	Najmanjše napake v vožnji pomenijo padce preko sten ali ekstremno strmih pobočij. Kontrolirano ustavljanje ob začetku vozne situacije in med njo skoraj ni več možno. Smrtno nevarno!

Enak postopek velja tudi za lestvico vozniško tehnične zahtevnosti.

Potem, ko je bilo objavljeno, da so že bile posamično prevožene proge zahtevnosti S6, ki tukaj še ne obstaja, pa tudi ture s kondicijsko zahtevnostjo več kot K5, je smiselno, da ostajata ti dve lestvici navzgor odprti.

Lestvica za nevarnost (glej zgoraj!) je navzgor zaprta.

Časovno načrtovanje ture

Ocena trajanja ture je zelo zahtevno opravilo vodnika. Spremenljivki, ki na to najbolj vplivata, sta hitrost vožnje in profil ture (višinska razlika). Za oceno obstajata dve možnosti.

Metoda etape

Ruta je razčlenjena na delne odseke s podobnim profilom zahtevnosti, npr. asfaltirana cesta, položna makadamska cesta, strma makadamska cesta, "single trail" steza, odsek za porivanje kolesa, lahek spust, zahteven spust itd. V nadaljevanju se oceni, koliko časa je potrebno za posamezne delne etape. Celotni čas je seštevek vseh delnih časov.

Celostna metoda

Morebiti je mogoča le pavšalna celostna ocena potrebnega časa za turo. Boljši rezultat je vsekakor mogoče dobiti, če se s pomočjo karte določi dolžino poti in absolutno višinsko razliko na turi. V vodnikih ali cestnih navigacijskih knjigah (roadbook) so ti podatki vedno navedeni.

Za oba modela izračuna je mogoče uporabiti naslednje povprečne vrednosti:

Povprečna hitrost	10 - 12 km/uro
Prevoženi višinski metri na uro pri vožnji navkreber (na makadamskih cestah)	400 - 600 vm
Prevoženi višinski metri na uro ob porivanju/nošnji kolesa (odvisno od terena)	200 - 300 vm

Končni čas vožnje

Za izračun končnega časa vožnje za povprečnega kolesarja se uporabi formula, ki se je z leti uveljavila v planinskem športu. Če se vozi po pretežno položnih poteh, ni treba upoštevati višinske razlike. Pri

srednjem do strmem naklonu se izračuna spodaj navedene posamezne komponente, od manjših časovnih vrednosti se vzame polovica in se prišteje k večjim časovnim vrednostim.

Primer:

<u>Dolžina poti (12 km/uro)</u>	<u>48 km = 4 ure</u>
Višinska razlika vzpona (prevožena)	
<u>1200 višinskih metrov = 2 uri od tega polovica</u>	<u>= 1 ura</u>
Višinska razlika (porivajoče) 100 višinskih metrov (300vm/uro) = 20 minut	
<u>od tega polovica</u>	<u>= 10 minut</u>
<u>Skupaj:</u>	<u>= 5 ur 10 minut</u>

Vir: Mountainbiken, Alpin – Lehrplan Band 7, 2006, DAV, VDBS, AVS

Primer:

Dolžina poti 48 km = 4 ure

Višinska razlika (prevožena)

1200 višinskih metrov = 2 uri

od tega polovica = 1 ura

Višinska razlika (porivajoče)

100 višinskih metrov = 20 minut

od tega polovica = 10 minut

Skupaj: 5 ur 10 minut

Končna poraba časa

K zgoraj izračunanemu času je treba prišteti še čas mirovanja (za orientacijo, premori za osvežitev, za preoblačenje, popravila) ter čas za pravi premor.

Nasvet strokovnjaka:

Večja kot je skupina, več časa je treba vračunati (glej tudi str. 166).