



## Túratervezés

**Egy kerékpártúrát nem lehet otthon, még az elindulás előtt sikerre vinni. Elrontani, kudarcra ítélni viszont nagyon könnyű. Rengeteg külföldi (62!) és hazai versenybringás, montis és rekus túra tapasztalatával a hátam mögött szeretnék segíteni néhány szemponttal. Eszemben sincs szószékről osztani az észet, inkább arra biztatok mindenkit, hogy hozza létre a saját egyéni sikermódszerét. Az írás az én maximalista szemléletemet tükrözi – ki-ki bocsássa át saját szűrőjén.**

Itthon is utazom. Térképen, Google Earth-ön, képzeletben. Eszembe jut egy vidék, látok egy videót, kapok valami impulzust, és beindul a fantázia. Mi lenne, ha? Nézzük csak... Néhány napig ennek a lázában égek, próbálom elképzelni az egészet, megvalósíthatósági tanulmányokat készítek, elalvás előtt ezen spekulálok. Egyedül kéne, vagy társsal? Hogyan legjobb eljutni a tulajdonképpeni túraterületre? Mit célszerű vinni? Milyen buktatókra, bajokra ajánlatos felkészülni? Van „vészkiárat”?

Néhány kivételre emlékszem csak, amikor a túratársam dolgozta ki a tervet, általában viszont én vagyok az ötletgazda és a tervező, és ha társsal/társakkal megyek, ők rám bízzák magukat. Még senki sem bánta meg. Kitalálom, hová menjünk, mennyi időre, és mit csináljunk. Mindig minden klappolt, hacsak közbe nem szólt az időjárás. Hozzá tartozik a dologhoz, hogy nagyon tudatosan alakított szerencsés körülményeim

jóvoltából sokkal többet csavargok a barátaimnál, így váltogatva veszem igénybe őket, illetve megyek el egyedül. Tudom, ki milyen és mire alkalmas, kivel kell aszkéta módjára nélkülözni, kivel jókat enni-inni, ki van benne egy fanatikusan sportos akcióban, és ki az, aki előtt megnyílik a helybeliek szíve. Nekem a legjobb...

## **Kezdőknek**

Aki kezdő a nagystílú túrázásban (de nem a biciklizésben), jól teszi, ha olvasgat túrabeszámolókat, még akkor is, ha nem az általa vágyott vidékről szólnak. Kiderül belőlük, miről van szó, mire lehet ráfizetni, mi jön be és mi nem, lehet okulni mások tapasztalataiból, eseteiből, kudarcaiból. Magyar nyelven például <http://sempervivum.uw.hu/>, [www.gyorgyigabor.hu](http://www.gyorgyigabor.hu), <http://miqlas.freeweb.hu/>.

## **Aranyketrec**

Hadd vegyem kölcsön Benedek István könyvcímét: sok bringásnak aranyketrec a család... A becsvágyó tervek első és legfőbb akadálya lehet az élet realitásaira figyelmeztető feleség. Ez itt nem házassági tanácsadó akar lenni, de néhány ötlettel azért szolgálhatok, saját példáim alapján. Krétai nyaralás lesz? Mire felkel, kicsinosítja magát és megkávézik az asszony, a férj már visszatér egy jó hegyi menetből, kezdődhet a közös nap. Télutói sítúra Ausztriában? Be kell pakolni a bringát is, az úr azzal jön haza, a hölgy az autóval. Ugyanez prágai városnézés és sörözés után. Lakóhajózás a francia belvizeken? Mindenki örül a családfő reggeli kiruccanásainak, ha friss péksüteménnyel érkezik vissza a semmi közepén kikötött hajóhoz.

Ideális esetben a nő belátja, hogy boldogságot csak olyan férfi adhat, aki maga is boldog, márpedig egy bringás csak boldogtalan lehet bringázás nélkül...

## **Egyedül vagy mással – mindig a legjobb társaságban**

Egyedül, kettesben vagy társaságban? Attól függ, miről van szó. Amennyiben hajtós teljesítménytúráról, ahol maximális távokat akarok megtenni naponta, vagy annyi magas hágót, ahány csak belefér, magamban megyek, mert a tempó mindig a leglassúbbhoz igazodik, és mindenkinek a nyűgje-baja visszafogja az egész kompániát. Így nincs vita, hogy megálljunk-e ebédelni, vagy elég lesz menet közben elrágcsálni egy szendvicset, sem arról, hogy elsüvítsünk-e egy jó szálláslehetőség mellett, megkockáztatva, hogy később már semmilyen sem találunk. Nem kell alkalmazkodni, de nem is számíthatok a partner segítségére, őrizetlenül kell hagyni a bringát a bolt előtt. Nincs kivel beszélgetni, élményt megosztani, egymást fotózni, videózni.

Gyakran kérdik, hogy nem unalmas-e egyedül. Nem. Egyrészt ott van az, amiért mentem: az elvonuló táj, a sok néznivaló. Másrészt lefoglal maga a túra. Figyelni a térképet és a GPS-t, hogy ne tévesszek utat, beosztani erőt, időt, kaját, vizet vételezni, ügyelni ünnepnapokra (például Ausztriában Mária mennybemenetele) az üzletek nyitva tartására, és például a Mediterrán-térségben arra, hogy ebédet csak dél és kettő között adnak – nem az a probléma, hogy mi kössön le, hanem az, hogy mindenre gondoljak. Ugyanakkor mámorító, boldog érzés, hogy egymagamban boldogulok, haladok, véghez viszek valamit.

Kettesben megyek, ha egy adott túrát kimondottan valakivel közösen akarok megtenni, mert az ő egyénisége hozzá tartozna az egészhez, illetve, ha egyedül veszélyes lenne. Ez utóbbi főleg a magashegyi montis vállalkozásokat illeti: ha odafönt bukik, sérül az ember, abból könnyen lehet nagy baj, mivel esetleg nagyon sokáig nem jár arra senki. Előnyös,

hogy kevesebb holmit kell cipelni, mivel két főnek is elég egy térkép, egy marokszerszám, egy fényképezőgép és így tovább. Bizonyos költségek megoszlanak, például az autós odautazásé. Páros túrán van kihez szólni, nem annyira hajlamos az ember belesüppedni fáradtság, fájdalom okozta rossz hangulatba, egymást inspiráljuk, remek fotók és videók készülhetnek. Míg az egyik vásárol, a másik vigyáz a bringákra – nemcsak lopásra gondolok, hanem kíváncsiskodó hozzányúlásból adódó károokra is. Egy emberhez viszonylag könnyű alkalmazkodni, főleg, ha benne is van hajlam az ilyesmire.

Nagyobb társaság – ez relatív fogalom. Komoly túrán nálam három a maximális létszám, és erre nagyjából ugyanazok érvényesek, mint a kétszemélyes vállalkozásra. Csodás túrákat tettünk így az Alpokban, nagyjából azonos képességű három bringás erős csapatot képezhet. Persze megvan a varázsa egy családi kerekeztetésnek vagy másféle csoport kirándulásának is, de azokkal itt most nem foglalkoznék.

Komolyabb túra előtt feltétlenül ajánlatos rövid utakra együtt menni, ahol idejében kiderülhet az esetleges összeférhetetlenség. Az, hogy mindenki lelkes bringás, még korántsem elegendő közös nevezőnek.

Van még egy szempont, amely befolyásolhatja az „egyedül vagy társsal” döntést: magányos túra esetén rugalmasan tudok alkalmazkodni az időjáráshoz és egyéb körülményekhez. Rajtra készen várok, figyelem az Internetet, és a kellő pillanatban tudok indulni. Ennek a lehetősége jócskán csökken, ha együtt mennék valakivel, akinek bele kell illeszkednie a munkahelye szabadságolási tervébe, sőt össze kell hangolnia a szabadságát a feleségével, meg a gyerek iskolájával. Kettőnél több résztvevő esetén már teljesen bemerevedhet a szervezés, a jó előre kijelölt időpontban kell menni, vagy lefújni az egészet. Nekem már úszott el végleg egy tervezett nagyszerű túram (a tengerpartról montival egyhuzamban fel az Etna kráteréhez), mert többször halasztottunk a partnerem problémái miatt, aztán elszaladt az ősz, megszűnt a MALEV-Alitalia együttműködés, elúszott a szálláslehetőség Cataniában, kitört az Etna... Sose lesz már belőle semmi. Mindent akkor kell megcsinálni, amikor itt az ideje, minden akadályt elhárítva! Nekem akkor el kellett volna mennem egyedül – késő bánat, eb gondolat.

## Feleséggel

A most következők kimondottan ránk vonatkoznak, de lehetnek hasonlóságok másokkal. Feleségem napi 50-60 kilométerre van hitelesítve, mégis tudunk nagyszerű közös túrákat tenni! Az ausztriai Ennstalban alakult ki a módszer: megtesszük a napi etapot, sörözgetve, ebédelve, délután bekvártélyozunk. Hajnalban viszont bringára kapok, lenyomom visszafelé az előző napi távot, és utánunk hozom az autót. Reggelihez már együtt ülünk. Másnap megint, és így tovább... Így mire elkezdődik a közös kerekezés, én már jól kihajtottam magam, nem zavar a lassú tempó, és duplán látom az egész tájat. Az egésznek a végén pedig közel a kocsi, nem probléma, hogyan és mennyi idő alatt jutok vissza érte.



Amikor pedig feleségemmel és két unokánkkal voltunk a Fertő-tónál, naponta együtt bicikliztünk, ami nekik elég volt, de nekem nem. Ezért egyszer jó korán, sötétben indulva körülbringáztam a tavat, 120 km, reggeli előtt megvolt.

## Mondott szóból ért az ember

Ha nem összeszokott párosról vagy társaságról van szó, nagyon fontos előre tisztázni pár dolgot. Az, hogy „gyerünk, körülbiciklizzük a Balatont”, valakinek jelenthet egy ebéd előtti edzést, másnak egyhetes nyaralást, strandolásokkal, borkóstolásokkal, műemléknézegetéssel. Meg kell beszélni, ki mit vár a túrától, mire képes, és abból mennyit akar kifejtetni, mire mennyi időt, pénzt és energiát szánna. Mekkora lesz a jellemző utazósebesség, hány órát akarunk menni naponta? Kínos, ha túra közben derül ki, hogy az egyik feltétlenül misére akar menni vasárnap, a másik meg idegbajosán nézegeti az óráját a templom előtt. Feszültséget okozhat, ha jelentős a különbség a felek költsézhajlandósága között: az egyik parizeres szendvicset venne a kis boltban, a másik vendéglői lakomára vágyik.

Mint ismeretes, a tartós barátság alapja a pontos elszámolás. Ezt úgy szoktuk intézni, hogy minden közös költséget összegzünk, majd elosztjuk a résztvevők között. Itt már nem számít, hogy ki mit fogyasztott ebédre: az egész számla a közös költség. Aki smucig, és sajnálja, hogy mások jobban jártak, egyen többet. Közösbe megy a szállás és az autózás is. Erről kicsit bővebben szólok.

Szokás, hogy a benzinköltséget osztják szét, sőt oly módon, hogy a kocsigazdájára is annyi jut, mint a többiekre. Ez csak akkor igazságos, ha gyakran járnak együtt, és váltogatják, hogy ki hozza az autót. Különben nem, mert az üzemanyag az autózás költségének csak körülbelül a fele. A többi az amortizáció (évi egymillió értékcsökkenés 50 forintot jelent kilométerenként, ha 20 ezret megyünk egy évben), a gumi, a szerviz, az autópálya-díj és az egyebek. Tehát ha ketten autóznak, a vendég fizesse egyedül a benzint, ha többen vannak, akkor a benzinpénz kétszeresét illő összedobni.

## Utazás a helyszínre

Többnyire sajnos korlátozott a rendelkezésre álló idő és pénz, ezért nem utazhatunk biciklin a túra tulajdonképpeni helyszínére. Budapestről a Mátrába még csak el lehet ugrani pár óra alatt, de az Őrség már egy napnyira, Spanyolország két hétnyire van. Montival még rövidebb távokat sem szívderítő országúton megtenni. Egyéb közlekedési lehetőségre van hát szükség.

**Autó:** kb. 1500 kilométeres távolsáig a legjobbnak tartom, tökéletesen flexibilis tervezést tesz lehetővé, kényelmes, és magát az utazást is szép élménnyé teheti, például az Alpokba. A bringák tartóra kerülhetnek a tetőn, a hátfalon vagy vonóhorgon, akár négy darab is. Én inkább az autó belsejében szállítom, mert tiszta marad, nem növeli a légellenállást és a fogyasztást, illetve nagyobb biztonságban van.

Kérdés, hol lehet hagyni a kocsit a túra időtartamára, ami több nap lehet. Szeretem rábízni valakire, magánterületen leállítani, például udvarban. Ha ez nem megy, körül kell járni a helységben, beleélni magát az embernek az ottani hangulatba, és választani egy olyan helyet, amely nem fizetős, nem forgalmas, és ahol úgy néz ki, mintha valakinek a vendégéhez tartozna a jármű. Ha van kitől, meg lehet kérdezni, zavar-e itt valakit. Persze nem, de örülnek, ha megkérdezi a tulajdonos. Ha rossz arcú fazonok vannak, én már bíztam rá a legrosszabb kinézésűre, aki aztán hűségesen őrizte. Ha csak úgy otthagynom, tán egy óra múlva nincs benne rádió...



*Bringaszállító vagonban*

**Vasút:** nagyon jó gyorsvonatok vannak országon belül és külföldre, bringaszállító vagonnal. Sörözgetve üldögélsz, egykettőre ott vagy. Nem drága, nyugdíjasnak (mint én) különösen olcsó. Persze köt a menetrend, és nem nagy élvezet például málhás bringát áthurcolni a debreceni pályaudvar lépcsős aluljáróján. Sok tapasztalatom nincs, egyszer próbáltam ki, akkor bevált. A lehetőségeknek itt lehet utána nézni:  
<http://www.elvira.hu/kerepar/index.php>.

**Repülő:** Spanyolországban háromszor, Olaszországban kétszer voltam repülővel bringatúrán, egyszer saját költségen, egyébként sajtómeghívásokat kihasználva. Egyszer már megvolt a repülőjegyem Szentpétervárra, hogy onnan hazakerekezzek, de családi ok miatt elmaradt az egész, pedig jó lehetett volna. Legolcsóbb fapadossal, de utána kell érdeklődni, van-e korlátozás a poggyászt illetően.

Nagy veszély, hogy a durva poggyászkezelés kárt okoz a bringában. Én kerékpárboltból szoktam kérni olyan kartondobozt, amelyben az új bringák érkeznek. Ingyen adják, nagyon jól véd. A kerekeket ki kell venni, a tengely helyére régi tengelyt vagy seprűnyél-darabot tenni, hogy ne nyomódhasson össze a villa. A gumikat félig leengedni, mert a poggyásztérben kisebb a túlnyomás, kipukkadhatnak. A hátsó váltót levenni, rongyba pakolva madzaggal a vázhoz kötni. A 20 kilós súlyhatárba belefér a sisak és egy csomó cucc is, a kabinba csak egy kis hátizsák vagy üléstáska jön. Az összerakáshoz szükséges szerszámokat feltétlenül a dobozba kell tenni, mert a kabinpoggyászbán nem lehet szerszám, elkobozzák, mint a zsebkést!

Két eset van: csak odafelé repül az ember, majd hazabringázik, vagy oda-vissza repül. Az előbbi esetben elhagyja a dobozt, és kész. Az utóbbiban meg kell őrizni a hazaútra, vagy másikat kell szerezni, és kijuttatni a reptérre. Mi úgy csináltuk, hogy érkezéskor a reptérről taxival vittük a két dobozt az előre lefoglalt ifjúsági szállóba, ott raktuk össze a gépeket, a dobozok megvártak, aztán a végén fordított sorrendben ugyanaz az eljárás. Bevált.

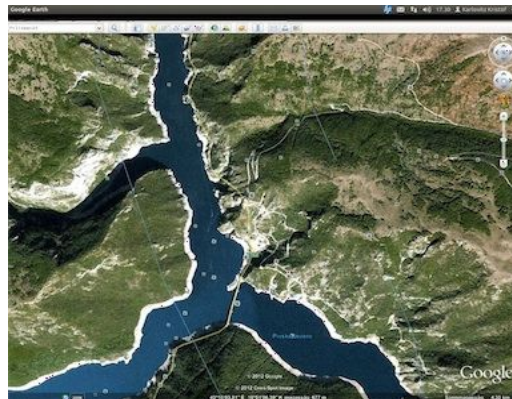
**Komphajó:** ha lehet, csak a bringát kell átvinni (például Olaszországból Korzikára, Szardíniára), a kocsit a szárazföldön marad, úgy olcsóbb. Helyet előre kell foglalni Interneten. Jobb, ha kabint vesz az ember, kialszhatja magát az autózás után, és a bringázás előtt.

Az odajutás módjáról lehet készíteni egy kis számítást. Mi kerül többre (nemcsak pénzben): biciklizni, vagy valamilyen gépjárművet választani? Egy példát említek, az idei túratervek közül. Hárman készülünk az AI-Dunára. A rajthely nagyjából 400 km Budapeستől. Biciklizve ez kétszer két nap lenne, azaz összesen kilenc szállásköltség, plusz mindenkinek a négy nap alatt meg nem keresett pénz, illetve egyebekre, többek között más túrákra megnyerhető négy nap elfecsérlése, unalmas szakaszokon.

Figyelembe kell venni, hogy a bicikli sem ingyen gurul: a 16 ezer forintos gumi-szett 4000 km-t bír, ez kilométerenként 4 forint, hasonló megfontolással a lánc 3 Ft/km, mindent összevetve ott járunk a 10 Ft/km-nél. (Fura, de igaz: a bringa fajlagos gumiköltsége nagyobb az autóénál.) Három bringára számítva ezen a túrán ez kitenne 24 000 forintot. A döntés: egy autóval megyünk, amelyben mindhárman elférünk, biciklistől.

## Menetirány

Amennyiben nem egy szálláshely körüli csillagtúráról, hanem folyamatos vándortúráról van szó, amelynek egyik végpontja a bringás lakhelye, akkor jobb az elején elutazni a távoli pontra és ott kezdeni. Így lelkileg könnyebb, mert egyre közelebb kerülünk hazánkhoz, és ha baj van, egyszerűbb megoldani. Valamelyest számít az uralkodó széljárás is. Ha például a Duna-menti kerékpárutat járja valaki, a forrástól Budapestig, akkor ebben az irányban több hátszélre számíthat, és persze több lejtőre is.



## Évszak

A tél nemcsak azért alkalmatlan komolyabb túrázásra, mert havas, jeges az út, és hideg van, hanem a nappalok rövidege miatt is. Ha ki akarom használni a kondícióm, órák hosszat mehetek lámpafénynél, aminek csak sport- vagy gyakorlati értéke van (kerékpáros utazás autózás helyett), de a környezetből nem látok semmit. Bringatúrához elsősorban a két napéjegyenlőség közötti időszak (március 21. – szeptember 21.) jön szóba. Persze ettől még lehet fagyban is hosszú utakat megtenni (pl. <http://revomag.hu/2012/fagyallo/>), de ez már eléggé extrém dolog, aki ilyesmire vállalkozik, nem szorul tanácsra.

Figyelembe kell venni, hogy a magashegyi utakat csak május-június folyamán ássák ki a több méteres hótakaró alól, és októbertől már kérdéses az átjutás lehetősége. Egy adott hágó járhatóságát ma már nemcsak a térképeken lehet megnézni, hanem az Interneten, néhol akár webkamerán is.

Igazán hosszú menetekre május közepe és július vége között jó sort keríteni. Tartósan világos van, keveset kell használni a lámpát, erőt vagy elemet fogyasztva. Ez a négy nap és három éjszaka alatt, minimális pihenésekkel lezavarható ezer kilométeres, vagy másfél nap alatt megtett 600 kilométeres nonstop túrák időszaka!

## Napszak

Akik először túráznak velem, néha elképednek az indulás időpontján: hajnali 5-kor, vagy akár éjjel 1-kor... Aztán felismerik az előnyeiket, és átveszik ezt a stílust. A kerékpározás ugyanis természeti sport, így a természet rendjéhez kell alkalmazkodni. Nyáron előnyös kihasználni a reggeli hűvösség óráit, nem akkor rajtolni, amikor már üt a kánikula. Az első 100 kilométernek délre meg kell lenni, a többit majd meglátjuk. A legmelegebb órákban lehet pihenni, vagy lazábbra venni a tempót, majd késő délután megint behúzni.

A korai indulás azért is előnyös, mert hosszabb időre oszlik el a napi táv, nem kell rohanni, lehet fotózgatni, pihenni. A záporosított nyugodtan kihúzhatjuk egy buszmegálló fedele alatt,

egy defekt nem borítja fel az ütemtervet. Hosszú napi etap esetén lelkileg sokkal jobb az elején sötétben, lámpafénynél menni, és a végét még világosban megtenni, mint fordítva.

Ezen elvek következetes alkalmazása aztán azzal jár, hogy ha például Tokajból indulok bodrogi bringatúrámra, és 5-kor van a napkelte, akkor  $\frac{3}{4}$  5-re kell Tokajba érni, illetve autóval kettőkor Pestről elindulni. Szól a Bartók-rádióból a Notturmo, lassan világosodik az ég alja, előttem egy teljes, ígéretes nap – azon veszem észre magam, hogy eszelősen vigyorgok a boldogságtól.

Nagyvárosokon, forgalmas útszakaszon áthaladni, Budapestről kisurranni hajnalban a legjobb. Sok jelzőlámpa sárgán villog, üresek az utcák, nem kell a nyomorúságos kerékpársávon menni – reggelizni majd ráér a Velencei-tónál vagy Aszódnál. Például az a bizonyos éjjel 1 óra... Klubversenyt rendeztünk a rekus társaságnak: Magyarország átszelése északról délre, Balassagyarmat és Hercegszántó között, 270 km-es távon. Az én javaslatomra indultunk az éjszaka közepén, hogy forgalmatlan időszakban letudjuk a 2-es főutat és Budapestet. Október lévén Dömsödnél virradt, dél előtt célba is értünk néhányan, kora délután otthon zuhanyoztunk, de még a lassúbbak is jókor befejezték.



*Készülődés a parkolóban*

## **Pontosság**

Egy túra hangulatát már az első kilométer előtt elronthatja, ha a résztvevők nem tisztázzák előre, hogyan értelmezik a találkozó időpontját. 7 óra van megbeszélve, erre valaki befut 7:10-kor, elkezd lepakolni a biciklit a tetőcsomagtartóról, felvenni a bringás cipőt, gumit pumpálni, aztán közli, hogy most elszalad kajáért, és különben is kakálnia kell.  $\frac{3}{4}$  8-kor nagy nehezen útra kész, és nem érti, miért utálja mindenki.

Célszerű előre közölni, hogy az időpont nem a találkozásra vonatkozik, hanem a tényleges elindulásra, tehát tessék idejében megjelenni. Egy apró trükk, ami nekem sokszor bevált: nem 7 órát hirdetek meg, hanem 6 óra 58 percet. Amely ugyebár 6 óra 58 perc 59 másodpercig tart, mert utána már 6:59 van, és nem arról volt szó. Ezen meglepődnek, aztán betartják. Aki meg késik, hát legfeljebb behúzza egy kicsit az elejét, mert nem várták meg. Legközelebb pontos lesz, vagy lazább társaságot keres magának. Alapelve, hogy nem a pontos embereket büntetjük a pontatlanok kedvéért, hanem fordítva.

## **Napi etap**

Na, ez tág határok között változik! Az alsó határ kérdését ne feszegezzük, egyéni, hogy ki mit nevez már „túrának”. A felsőt csak a kuriózum kedvéért érdemes szóba hozni: a Race

Across America verseny résztvevői nagyjából 5000 km-t tesznek meg a 12 napos szintidőn belül, de a menőknek alig több, mint nyolc nap kell. Van, aki naponta csak két órát alszik, egyébként hajt. Ez akkor is embertelen, ha villogó lámpás autó kíséri mindenkit, masszörrel, enni-innivalóval, segítőkkel. Közelebb áll a mi esetünkhöz a magyar Zita és Árpai Föld-körüli nászútja (<http://360fokbringa.hu/hu>), akik külső támogatás nélkül derekasan hajtják a napi 100 km-t bőven meghaladó etapokat, de hosszabb, akár egyhetes pihenőket is beiktatnak.

Jómagam, ha nem loholok, hanem nézegetni és fotózni is szeretnék, 200 km-es napi átlaggal számolok, ezt nagyjából egy-két hétig tudom tartani. Aki komolyabb vállalkozást tervez, előtte próbálja felkészítő túrákon belőni a saját adagját. Ebben segíthet az alábbi számvetés.

12 órányi napvilágból már simán kihozható tíz óra tiszta menetidő, tehát 20 km/órás menetátlaggal napi 200 kilométer. A szakirodalom hosszú távú bringázásra 16 km/órás átlagot vesz alapul, a pihenőket is beleszámítva. Lassúnak tűnik, de nem az: pár perces megállások is órákká állnak össze. Hegyes vidéken minden 1000 méter szintemelkedésért hozzáadok még egy órát. A hegy ugyanis lelassít. Mondjuk, 20 km-t vízszintesen egy óra alatt tennék meg, de ha ugyanez a táv egy 1000 méteres szintkülönbségű hágómenetre esik (tehát az átlagos emelkedő, illetve lejtő 10 százalékos), akkor az első felét megteszem 8 km/órával egy és egy negyed óra alatt, a túloldalra legurulok 40-nel 15 perc alatt, az összesen másfél óra, és fárasztóbb is volt, többet kell pihenni.

A pihenésről annyit, hogy 12 darab ötperces megállás sokkal többet ér egy egész órásnál, amely alatt jól lemerevedik az izomzat. A kényelmes letelepedésnél vagy elheverésnél többet ér az aktív pihenő: járkálás, néhány nyújtó gyakorlat, kulacstöltés, a bringa körülnézése.

### **„Mielőtt szabályok”**

Az iméntiek összhangban állnak a kitartási sportok „mielőtt szabályaival”: igyál, mielőtt megszomjazol, egyél, mielőtt megéhezelsz, pihenj, mielőtt elfáradsz, vetkőzz, mielőtt megizzadsz, öltözz, mielőtt fázni kezdesz. Ennek megfelelően szükség van bizonyos lazaságra az időtervezésben. És persze, különösen a hosszú, többnapos túrákon, gondolni kell a bringára is: pumpálni, mielőtt defektet kap egy kátyún, láncot olajozni, mielőtt csikorogni kezd, csavarokat meghúzni, mielőtt elvesznek. Ezt jobb még az este elvégezni, hogy ha kiderül valami baj, éjszaka legyen idő spekulálni a megoldáson.

### **A túra felépítése, pihenőnap**

Többnapos, magányos vándortúrára egyetlen szabályt ismerek: ami belefér! Minden nap a lehető maximális táv, pihenőnap nincs – olyan csak egyszer fordult elő a praxisomban, akkor is a meglátogatott régi barátok kedvéért. Ez persze azzal jár, hogy a ruhaöblítéstől a bicikliápolásig mindent az alaposan kihasznált túranapokba kell beleilleszteni, afféle aktív pihenőként. Mezt mosni és szárítani lehet falusi nyomós kútnál, tízórazás közben, és így tovább. Persze nem kötelező ennyire hajtani, aki akar, kihagyhat valamennyit, de arra azért rámutatnék, hogy minden pihenőnap elvesz egy nap szabadságot a következő túrától...

Többnapos csillagtúrát, egy vagy két társsal, úgy szoktam felépíteni, hogy ez első napon könnyűt megyünk, aztán két nehezebbet, majd megint egy könnyűt, aztán a legnehezebbet és végül egy kis levezetést. Ha mindjárt az első túra 2000 méter feletti



magasságba vezet, több időt kell rászánni, az akklimatizáció miatt. 3000 méter fölé csak legalább két alacsonyabb túra után jó menni. Persze van kivétel: a 3400 méter magas Pico Veletára (Sierra Nevada, Spanyolország – tudtad, hogy ott van Európa legmagasabb aszfaltozott útja?) minden hókuszpókusz nélkül, egyből csaptam fel Granadából, mert erre adódott lehetőség. Aki megszokta a gyors akklimatizálódást, annak nem probléma.

## Fedél alatt

Éjszakázásra nem jó a puccos szálloda, mert görbén néznek a bringásra. Sok szolgáltatást nem is veszünk igénybe, mégis drágán fizetünk a szobáért. Csak végszükségben fanyalodom rá. Olyan országban, ahol nem divat a kiadó szoba (Zimmer frei), olcsó, kétcsillagos szállodát keresek. Spanyolországban hostel az ilyenek a neve, Olaszországban albergo. Lehet, hogy csak kőpadlós a szoba, és nincs benne tévé, de tiszta az ágynemű, jön a zuhanyból a meleg víz, mi több kellhet? A bringát néhol fel lehet vinni a szobába. Ausztriában és Észak-Olaszország német nyelvterületén (Dolomitok) privát szobát lehet kivenni, bár sok szállásadó nem rajong az egy-éjszakás vendégért. Azonkívül ott a sok Gasthaus és egyéb néven szereplő fogadó. Franciaországban kiváló lehetőség a Gite d'Etape nevű turistaszállók hálózata. Olcsó helyek, egyszerű közös hálóterem (fiúk-lányok külön), közös kaja, jó társaság és hangulat. Kiváló lehetőség az ifjúsági szálló (Youth Hotel, Jugendherberge). Tagsági igazolványt előre kiváltani nem árt. Nagyon olcsó, jó arcokkal lehet találkozni, semmi fölösleges luxus.

Akármelyikről van szó: még este kifizetek mindent, és tisztázom, hogyan lehet hajnalban kisorsogni a házból. Különben fogságba eshetek, míg feltápáskodnak a háziak, és ez mediterrán országban bosszantóan későn lehet! Inkább vesszen a reggeli, mint néhány értékes reggeli óra. Esetleg ki is készítenek egy kis útravalót. Figyelj, ott ne maradjon az igazolványod!

Pénztelen vagabundnak jól jöhet a kanapé-szállás (<http://www.couchsurfing.org/>): mindenfelé vannak emberek, akik szálláslehetőséget ajánlanak fel vendégszobájukban, a nappali sezlóján vagy másutt. Pénzbe nem kerül, előre be kell jelentkezni, meg kell beszélni. Sohasem vettem igénybe (nálunk viszont nem egy bringás aludt már), mert vannak illemszabályok, amelyek betartása zavarná a túrastílusomat. Idejében illő odaérni, beszélgetni kell a helyiekkel, elmondva a mi történetünket és meghallgatva az övéket, nem szép azzal beesni, hogy ugyan csak este kilencre értem ide, de hajnali négykor mennék is tovább... Annak való, akit érdekelnek az emberek, szívesen eldumálgat, mint az idézett Zita és Árpi.

Ha frekventált vidékről van szó, és különösen, ha csillagtúra lesz, tehát több napig vesszük igénybe ugyanazt a szállást, előnyös lehet Interneten kiválasztani és előre lefoglalni. Ennek azonban van egy veszélye: a foglalás jogi értelemben szerződésnek minősül, és adott esetben akkor is ki kellhet fizetni a szobát, ha nem értünk oda, vagy más okból nem foglaljuk el. Jól meg kell nézni az „apróbetűs részt”, és időben lemondani, ha úgy alakul.

## Kemping, vadkemping

A kempinget kerülöm, mint ördög a szenteltvizet. Sátorat és mindent cipelni, kényelmetlenül aludni, és még egy olcsó szoba áránál alig kevesebbet fizetni is? Azt már nem! Nem tudom biztonságban a cuccomat, míg elmegyek zuhanyozni. Korán fekszem, de akkor még sokáig láрма van, énekelgetnek, ricsajoznak tízig vagy még tovább, nem alszom ki magam. Hajnalban meg járhatok lábujjhegyen. Igaz, amikor feleségemmel kettesben autóval jártuk be a Pireneusokat, és én montival s országúti bringával túrázgattam közben, kempingekben szálltunk meg, de arrafelé kicsi és csendes helyek voltak, gyönyörű környezetben. Pakkos biciklitúrán viszont csak muszájból mennék kempingbe.

Persze ez alól is van kivétel. Nizza és Antibes között van a Camping du Pylone, telepített nagy lakókocsikkal, egészen bungaló-szerűek, vízzel, villannyal, gázzal. Ötször voltunk ott, tavaszi edzőtúrán a Tengeri Alpokban. Remek hely, a bringák a nappaliban alszanak, naponta az autóval mentünk a túrák rajthelyére.

Vadkempingezni nagyon szeretek, a teljes kötetlenség és szabadság miatt. E célra szerintem jobb a függőágy a sátonál, mert a vadkemping szinte mindenütt tilos, és a sátrazásra alkalmas helyeket figyelik, a függőágy meg akárhol felakasztható az erdőben, nem kell hozzá vízszintes és sima placc. Természetesen előfeltétel az erdős vidék, legalább egy mezővédő nyárerdő-sáv legyen. De egy kis ügyességgel és vagánysággal sátrazgatni is lehet.

E szempontból maga a paradicsom Skandinávia, ahol érvényes a „mindenki joga” (everybody's right, everyman's right, [http://en.wikipedia.org/wiki/Freedom\\_to\\_roam](http://en.wikipedia.org/wiki/Freedom_to_roam)), ami annyit jelent, hogy kellő okkal át lehet járni magánterületen, nemzeti parkon, sőt sátrazni is szabad, csak legyen kellő távolság a magánháztól, és ne maradjon nyomunk – ami amúgy bárhol elvárható. Arra még nem bringáztam, de finnországi kenutúrán jól jött ez a remek lehetőség.

## Útvonaltervezés

Először autóatlaszon nézegetem a kiválasztott vidéket. Országúti túrához elég is ennyi, montihoz beszerezem a környék turistatérképeit is, 1:50 000 léptékben. Ezek többnyire Budapesten kapható ([www.mapking.hu](http://www.mapking.hu)) Kompass kiadások, de sokat vásároltam külföldön, az adott túravidéken is. Utána Google Earth-ön végigjárom az egészet, megnyitogatom a fényképeket, és ha valami érdekesnek tűnik, utána nézek az Interneten, nehogy kimaradjon valami, amit aztán sajnálnék. Ha vannak, elolvasok túrabeszámolókat. Nagyon jó szolgálatot tesznek kerékpáros útikönyvek, térképmelléklettel, útleírással, például az Ersterbauer kiadó Bikeline sorozata ([www.ersterbauer.com](http://www.ersterbauer.com)), a Kompass Radwanderführer sorozata ([www.deutscher-wanderverlag.de](http://www.deutscher-wanderverlag.de)) vagy magyar nyelven a Frigoria kiadó Duna Menti Kerékpárútja ([www.frigoriakiado.hu](http://www.frigoriakiado.hu)).



Az autóatlasz szelvényeit fénymásolva magammal viszem, A4-es formátumban. Kinn a terepen a GPS nem sokat ér, mert kicsi a képernyője, ha ránagyítok a részletekre, elvesz az áttekintés, és viszont. Kell a papírtérkép. Az útvonal be van rajzolva kiemelő filctollal. A lapok hátoldala egyben túranaplóként szolgál, az egészet nejlon tokban tartom. Csak azt tervezem meg előre, hogy merre megyek majd, a napi etapok maguktól adódnak – minél hosszabbak, annál jobb.

Apropó GPS (a most következők a saját Garmin Etrex Legendemmel szerzett tapasztalatokra vonatkoznak): a készülék tud útvonalat tervezni a megadott végponthoz, erre hagyatkozni azonban nem tanácsos. Eleve be kell adni neki, hogy autóval, kerékpárral vagy gyalog vagyunk-e. Ha autót adok meg, akkor hiába tiltom le az autópályát és a fizető utakat, rá akar vinni autó- és gyorsforgalmi utakra. Ha kerékpárt választok, idétlen kitérőket tervez be, hogy egy-egy egészen rövid szakaszon elkerülje a teljesen jól bringázható országutat. A gyalogost meg nem bringázható aluljárókba és egyéb helyekre vezeti. További hibája, hogy ha letérek az általa választott útról, akkor is ész nélkül adja a „Fordulj vissza ahol lehet” utasításokat, amikor semmi értelme. Szóval jó, ha ott a GPS a kormányon, sokszor előnyös, én kerékpárműszer gyanánt is azt használom, de nagyon kell melléje a józan ész és a papírtérkép!



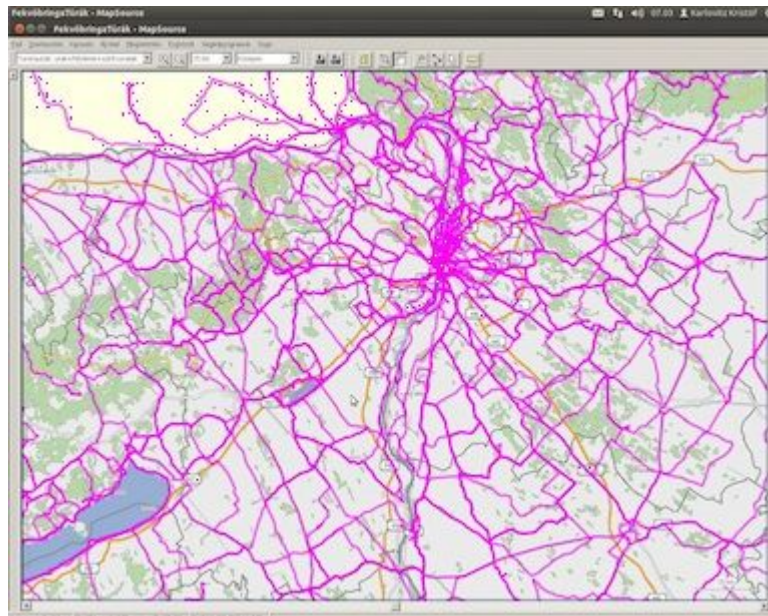
Azt hinné az ember, hogy nincs praktikusabb, mint valamelyik internetes útvonaltervezőre (pl. <http://www.viamichelin.de/web/Routenplaner>) bízni a menetvonal otthoni előzetes kijelölését. Ez azonban csak korlátozottan igaz: az említett szoftvernek is be kell adni a járműféléseget, és ha kerékpárt adok meg, akkor csak maximum 200 kilométerig hajlandó tervezni. Mintha annál hosszabb biciklitúra elvi képtelenség lenne! Pedig ott kezdődik a java...

## Papírok

Személyi igazolvány mindig legyen, Schengenen kívül útlevél is kell stb., ezeket nem részletezem, mert nem kerékpár-specifikusak, bármilyen utazáson gondolni kell rájuk. Felhívom viszont a figyelmet a biztosítás fontosságára. Egy kombinált utasbiztosítás ára elhanyagolható a túra összköltségéhez képest, de ha baj van, óriási a jelentősége. Elég egy ártatlannak látszó bukás, már meg is van a csuklótörés, a kórházban pedig hozzá sem nyúlnak a pácienshez, míg be nem mutatja a kötvényét, és telefonon le nem egyeztetik, hogy van fedezet a műtétre. Svájcban egy helikopteres mentés (montis balesetre gondolok) biztosítás híján olyan drága, hogy szó szerint nyomorba döntheti az embert.

A személyi okmány, a pénz, a bankkártya és a mobiltelefon nekem mindig egy nyakban lógó kis szütyőben van, a póló alatt. Nem veszhet el! Külön kihangsúlyozom, hogy bankkártya jó ha van, váratlan nagyobb kiadás esetére, de feltétlenül kell készpénzt vinni, mert nem mindenütt van ATM, amerre a bringás tekereg, és ha van, ott is érhet csalódás (nem működik, lenyeli a kártyát stb.). Kisebb boltokban, egyszerű szálláshelyeken csak készpénzzel lehet fizetni – nagyon hülye helyzet koplalni vagy bokor alján aludni, jól feltöltött kártyával a zsebünkben... A különböző valutákat legjobb itthon kiváltani, mert nem minden határátkelőnél van pénzváltó, és egyáltalán nem biztos, hogy megfelel nekünk a nyitva tartásuk.

Figyelnem kell az egyes országokban a bringásokat érintő szabályokra. Szlovákiában például, információim szerint, mindig és mindenütt kötelező a láthatósági mellény, hiányáért csúnyán bírságnak, euróban. Spanyolországban viszont vígan lehet biciklizni többsávos „autóutak” leálló sávjában – de nem mindenütt!



*Magyarországi rekus nyomvonalaim*

### **Mindez nem egészen „normális”**

Ez az írás az én tapasztalataimból született, és a saját hozzáállásomat tükrözi. Átlagos kerékpáros turista sok mindent hiányolhat belőle, neki inkább a következő cikksorozat való: <http://www.holkereparozzak.hu/turak/alapismeretek-kereparos-turazoknak-1-resz-a-tura-megtervezese>. Ha kimaradt valami, illetve részletekbe menő kérdés merül fel, szívesen válaszolok a hozzászólásoknál, illetve reagálok személyes megkeresésre.

Aki minél többet akar kihozni magából, remélem, talált néhány értékes információt, amelyek közvetlenül hasznosíthatók, vagy begyűjthetik a fantáziát. Lehet, hogy a legértékesebb a sorok között rejlik: hogyan érheted el a maximumot?

Melléklet:

Túrafelszerelés jegyzék

Töltsd le az Annyira Más Bringabolt honlapjáról, ahol sok egyéb hasznos anyagot olvashatsz még! Link: [www.ambringa.hu](http://www.ambringa.hu)